



**Thèse Présentée
par Koffi Nutefé
TSIGBE**

**UNIVERSITÉ
DE LOMÉ**

**INFRASTRUCTURES DE
TRANSPORT TERRESTRES ET
MOBILITÉ AU TOGO (1920-1980)**

20 juillet 2009



UNIVERSITÉ DE LOMÉ

FACULTÉ DES LETTRES ET SCIENCES HUMAINES (FLESH)

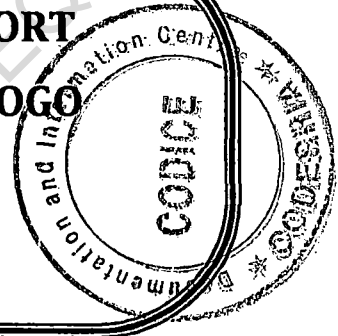
ÉCOLE DOCTORALE PLURIDISCIPLINAIRE

« *Espaces, langues, cultures et civilisations du monde négro-africain* »

DÉPARTEMENT D'HISTOIRE ET D'ARCHÉOLOGIE

Équipe de recherches sur le développement et les enjeux identitaires en Afrique (E-DEIA)

**INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT
TERRESTRES ET MOBILITÉ AU TOGO
(1920-1980)**



Thèse pour l'obtention du doctorat unique en Histoire contemporaine, Nouveau Régime

Spécialité : *Histoire économique et sociale*

Présentée et soutenue par : **Koffi Nutefé TSIGBE**

Sous la direction de Monsieur le Prof. Michel N. A. GOEH-AKUE (Université de Lomé)

et la co-direction de Mme la Prof. Odile GOERG (Université Paris 7- Denis Diderot)

Composition du jury :

1. Professeur Simon-Pierre EKANZA, Université de Cocody, Abidjan, Président ;
2. Professeur Michel Adovi N'buéké GOEH-AKUE, Université de Lomé, Rapporteur ;
3. Professeure Odile GOERG, Université Paris 7- Denis Diderot, Membre ;
4. M. Gabriel Kwami NYASSOGBO, Maître de Conférences, Université de Lomé, Membre.

Lomé, le 20 juillet 2009

SOMMAIRE

SOMMAIRE	iii
REMERCIEMENTS	iii
LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS	v
NOTE SUR L'ONOMASTIQUE	viii
INTRODUCTION GENERALE	1
PREMIERE PARTIE : DES ANCIENNES DYNAMIQUES DE MOBILITE A LA REORIENTATION DES FLUX MIGRATOIRES AU TOGO PENDANT LES PERIODES PRE-MANDATAIRE ET MANDATAIRE (FIN XIX^{ème} SIECLE-1945)	55
CHAPITRE I : ENTRE ITINERAIRES TRADITIONNELS ET INFRASTRUCTURES MODERNES DE TRANSPORT : L'ETAT DE LA MOBILITE JUSQU'A LA VEILLE DU MANDAT FRANÇAIS AU TOGO (FIN XIX EME SIECLE- 1920).....	57
CHAPITRE II : UNE MISE EN VALEUR PAR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT PENDANT LA PERIODE MANDATAIRE : DE LA MOBILITE SPONTANEE A LA MOBILITE "DIRIGEE" (1920-1945).....	121
DEUXIEME PARTIE : LA "MODERNISATION" DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT SUR FOND DE FINANCEMENTS ETRANGERS : QUELLE INCIDENCE SUR LA MOBILITE ?.....	205
CHAPITRE III : LES REALITES DE LA MOBILITE AU TOGO PENDANT LA "DUREE DE VIE" DU FIDES (1946- 1958).....	208
CHAPITRE IV : LA MOBILITE DANS UN CONTEXTE SOCIOECONOMIQUE TRES CRITIQUE : QUAND LA POLITIQUE D'EQUIPEMENT N'ETAIT PAS PRIORITAIRE (1958-1966).....	280
TROISIEME PARTIE : VOIES DE COMMUNICATION, MOBILITE ET INTEGRATION NATIONALE AU TOGO: DE PROFONDES MUTATIONS SOCIOECONOMIQUE ET POLITIQUE (1966-1980).....	342
CHAPITRE V : PLANIFICATION, DESENCLAVEMENT ET MOBILITE : VERS LA GENERALISATION DES MOUVEMENTS MIGRATOIRES INTERIEURS AU TOGO (1966-1980).....	344
CHAPITRE VI : INCIDENCES SOCIOECONOMIQUE, SOCIOPOLITIQUE ET SOCIOCULTURELLE DE LA MOBILITE AU TOGO : VERS L'EMERGENCE D'UN NOUVEAU TYPE DE SOCIETE ?.....	432
CONCLUSION GENERALE	519
SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE.....	533
ANNEXES.....	565
INDEX GENERAL	579
TABLE DES ILLUSTRATIONS	586
TABLE DES MATIERES	591

À ma mère "Momo" qui s'impatiente de voir ce travail aboutir et à mon feu père Dzodzomaklo William Tsigbé alias Bill, qui, depuis l'an 2000, ne sait plus ce que deviennent mes études.

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

REMERCIEMENTS

Au terme de ce "parcours initiatique", ma dette de reconnaissance est grande vis-à-vis de formateurs, parents et amis. Qu'il me soit permis de la leur témoigner à travers les lignes qui suivent.

En premier lieu, je remercie très sincèrement Monsieur le Professeur Michel N'buéké Adovi Goeh-Akué, mon directeur de recherches, pour sa disponibilité, ses conseils et sa résolution personnelle à promouvoir la jeunesse intellectuelle. Si j'ai pu avoir la motivation nécessaire pour les études de troisième cycle, c'est en partie grâce à lui. Sa connaissance a été d'un grand apport pour moi quant à la réalisation du présent travail. Qu'il en soit une fois encore remercié.

À lui, j'associe Mme la Professeure Odile Goerg, ma co-directrice, dont les conseils et orientations divers ont contribué à améliorer la qualité de cette thèse. Par ailleurs, sa grande disponibilité et la notoriété dont elle jouit constituent une clef ayant aidé à ouvrir certaines portes de centres de recherches à Paris. Qu'elle en soit sincèrement remerciée

Je n'oublie pas le corps professoral du Département d'Histoire et d'Archéologie de l'Université de Lomé pour sa contribution, combien précieuse, à ma formation. Mes idées se tournent particulièrement vers les Professeurs Gayibor, Tcham, Kadanga, MM. Sossou, Alonou (mon chef et ami), Adotevi, Nabe, Assima-Kpatcha, ainsi que vers mesdames Ekué, Aguigah, d'Almeida-Houndedoke.

Je dis infiniment merci, à titre posthume, au Professeur Amélavi Améla, dont les conseils ont été pour moi une source supplémentaire de motivation. Il en est de même pour les Professeurs Gabriel Nyassogbo et Yao Dziwonou qui m'ont toujours considéré comme leur jeune frère qu'ils associent à bien d'initiatives, et à qui ils prodiguent souvent des conseils qui ont utilement servi.

J'ai bénéficié du Programme de subvention du CODESRIA pour la rédaction de thèse, édition 2007, de même que celui de l'Agence universitaire de la Francophonie (AUF), édition 2008-2009. Si cette thèse a pu aboutir, c'est dû en partie à ces financements. Que ces institutions trouvent ici, l'expression de ma profonde gratitude.

Aux collègues et amis Aimé Pali, Tchaa Boukpesi, Jérôme Tchandama, qui ont été la cheville ouvrière de mes enquêtes de terrain et de la conception des cartes contenues dans cette thèse, je ne peux qu'implorer le Tout-puissant afin qu'il leur rende au centuple tous les efforts consentis pour moi. Il en est de même pour Guy Montcho, Johny Azaglo, Jeannot Nayovi et Didier Etsè pour leurs appuis logistique et informatique.

Je ne peux ne pas dire merci à Marie-Françoise Meunier du Centre Rémissis de l'Université Paris 7 qui m'a largement facilité la recherche dans ledit centre ; il en est de même pour Cyprien Aholou, Noel Honkou, René Tété et Kokou Buaka ainsi que pour Kokou Olivier Alokpa et sa femme Delphine qui ont rendu mon séjour de recherche et de travail très agréable à Paris et dans la région lyonnaise.

Que Messieurs Gabriel Tsowou, Philippe Dzek Amevigbé, Peter Agbegbo, Senyo Awumey, Maurice Amouzougan, Noé Kontevi, Maurice Hountondji, Ayité Deen, Anoumou Buaka, Apollinaire Amedodji, Segla Toublou, ainsi que mon pasteur Dieudonné Kontevi trouvent également ici, l'expression de ma profonde gratitude pour leurs conseils, orientations et assistance divers. Je n'oublie pas non plus mes aînés Komlan Kouzan, Komla Etou, Essohanam Batchana, mes coéquipiers Hermann Akué Adotevi et Mme Assima-Kpatcha Masilé, épouse Akakpo et tous les amis doctorants du Département d'Histoire pour leurs soutiens indéfectibles.

Je dis merci à mes frères et sœurs consanguins et utérins à savoir Jérôme, Kpatagno, Viviane, Patience, Délali, Émile, Prince, Mawussé, Tanti, Akofanou, Nukunu ; de même qu'à mes cousins Andro et Nuanyo Ayewonu, Charité Tsigbé, Azonko Tsigbé, à mes parents Michel et Kodjovi Tsigbé ainsi qu'aux familles Mensah, Otsri et Afeto.

À Valéry Honyiglo, Jocelyne Johnson et Étonam Adaba, étudiantes en 3^{ème} année au Département d'Histoire et d'Archéologie de l'Université de Lomé, Brigitte Agbali, Huguette Mensah, Yawa Dogbo en 2^{ème} année, ainsi qu'à Ayoko Amavigan en 4^{ème} année au même département, j'exprime ma gratitude pour divers services rendus. Puisse ce travail être pour elles une source supplémentaire de motivation dans leur formation.

Last but not least est ma sœur et amie Pêpê dont le soutien moral et logistique désinvolte a été pour moi une bouée de sauvetage surtout dans les périodes les plus sombres de ce parcours. Seul Dieu saura lui exprimer à quel point j'ai été touché par sa sympathie et lui rendra au centuple tout ce qu'elle a investi dans le seul but de voir aboutir cette thèse. Je puis dire que ses efforts n'ont pas été vains.

LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS

AEF	: Afrique équatoriale française
ANT	: Archives nationales du Togo
AOF	: Afrique occidentale française
APA	: Affaires politiques et administratives
AUF	: Agence universitaire de la Francophonie
BAD	: Banque africaine de développement
BAO	: Banque de l'Afrique occidentale
BCEAO	: Banque centrale des États de l'Afrique de l'ouest
BDIC	: Bibliothèque de documentation internationale contemporaine
BDPA	: Bureau pour le développement de la production agricole
BIRD	: Banque internationale pour la reconstruction et le développement
B M	: Banque mondiale
BNF	: Bibliothèque nationale François Mitterrand
CCFOM	: Caisse centrale de la France d'outre-mer
CEDEAO	: Communauté économique des États de l'Afrique de l'ouest
CEE	: Communauté économique européenne
CFAO	: Compagnie française de l'Afrique occidentale
CFT	: Chemin de fer du Togo
CIMAO	: Ciment de l'Afrique de l'ouest
CNCA	: Caisse nationale de crédit agricole
CNCT	: Conseil national des chargeurs du Togo
CNSR	: Conseil national de sécurité routière
CNT	: Conseil national des transports
CRA	: Centre de recherches africaines
CTMB	: Compagnie togolaise des mines du Bénin
CUT	: Comité de l'unité togolaise
DRARAC	: Directions régionales de l'animation rurale et de l'action coopérative
DRDR	: Directions régionales du développement rural
DTG	: Deutsche Togo Gesellschaft
DTR	: Direction des transports routiers

FER	: Fonds d'entretien routier
FIDES	: Fonds d'investissement pour le développement économique et social
FMI	: Fonds monétaire international
FAC	: Fonds d'aide et de la coopération
FED	: Fonds européen de développement
FLESH	: Faculté des lettres et sciences humaines
IRD	: Institut de recherche pour le développement
ITOCY	: Industrie togolaise du cycle
JORT	: Journal officiel de la République togolaise
JOT	: Journal officiel du Togo
JOTT	: Journal officiel du territoire du Togo
OMT	: Organisation mondiale du tourisme
ONU	: Organisation des nations unies
OPAT	: Office des produits agricoles du Togo
ORPV	: Organismes régionaux de promotion et de production des cultures vivrières
OTP	: Office togolais du phosphate
ORSTOM	: Office de recherches scientifiques des territoires d'outre-mer
OUA	: Organisation de l'unité africaine
PAS	: Programme d'ajustement structurel
PMA	: Pays les moins avancées
PNUD	: Programme des nations unies pour le développement
RFA	: République fédérale d'Allemagne
RMT	: Régie municipale des transports
RPT	: Rassemblement du peuple togolais
SATOM	: Société anonyme des travaux d'outre-mer
SCIMPEXTO	: Syndicat des commerçants importateurs-exportateurs du Togo
SCOA	: Société commerciale de l'ouest-africain
SDN	: Société des nations
SEDET	: Société en développement dans l'espace et le temps
SGGG	: Société générale du golfe de Guinée
SICTO	: Syndicat indépendant des conducteurs du Togo
SIP	: Société indigène de prévoyance

SPAR	: Société de prévoyance et d'action rurale
STAO	: Société des transports de l'Afrique occidentale
STOCA	: Société togolaise de crédit automobile
STSL	: Société togolaise de stockage de Lomé
SONACOM	: Société nationale du commerce
SONAPH	: Société nationale pour le développement des palmiers à huile
SORAD	: Sociétés régionales d'aménagement et de développement
SOTED	: Société togolaise d'études de développement
SOTEXIM	: Société togolaise d'export-import
SOTOCO	: Société togolaise du coton
SRCC	: Société de rénovation de la caféière et de la cacaoyère togolaises
STE	: Société togolaise d'entreposage
SUDOC	: Système universitaire de documentation
SYLICONTO	: Syndicat libre des conducteurs du Togo
SYNACIT	: Syndicat national des conducteurs indépendants du Togo
TFRTT	: Taxe forfaitaire représentative de la taxe sur les transactions
TP	: Travaux publics
UAC	: United africa company
UDPT	: Union démocratique du peuple togolais
UE	: Union européenne
UNICOT	: Union des conducteurs du Togo
UNISIRACI	: Union des sinistrés et rapatriés de Côte d'Ivoire
URD	: Unité de recherches démographiques
USYCORT	: Union des syndicats de conducteurs routiers du Togo
USYNDICTO	: Union syndicale des conducteurs routiers du Togo

NOTE SUR L'ONOMASTIQUE

Dans cette thèse, il nous est arrivé parfois d'adopter deux différentes graphies au moins pour écrire quelques noms de lieux. La première est celle utilisée à l'époque coloniale et la deuxième plus moderne est utilisée de plus en plus par l'administration moderne. On peut retenir entre autres : Bassari et Bassar, Palimé et Kpalimé, Anécho et Aného, Dapango et Dapaong, Klouto et Kloto, etc. Néanmoins à bien des endroits, la graphie de la période coloniale est gardée, pour ce qui concerne le nom de certains villages ou agglomérations, sans faire la moindre allusion à la graphie actuelle. Ceci pour ne pas tordre le cou au contexte historique.

Il en est de même pour certains ethnonymes et anthroponymes.

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

INTRODUCTION GÉNÉRALE

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

Le dimanche 27 juillet 2008, alors que nous suivions le journal du soir à la radio-Lomé¹, une information alarmiste -quelque peu évasive au prime abord- émanant du gouvernement togolais fut livrée. Elle faisait état de l'impraticabilité de la route nationale n°1², portant à la connaissance du public que jusqu'à nouvel ordre, l'accès à la partie septentrionale du pays ou, dans le sens inverse, à la côte ne sera possible que par la route nationale n° 3 (Lomé-Kpalimé-Atakpamé-nord Togo). La fin du journal fut sanctionnée par la lecture d'un communiqué revenant quelque peu sur les causes de cet état de choses. Il stipulait en substance :

« Depuis samedi, il est impossible de relier la région Maritime par la route internationale N° 1. Ce principal axe, souvent emprunté par les biens et des personnes en direction de l'intérieur du pays et des pays de l'hinterland à hauteur d'Amakpapé n'est plus praticable car le pont entre Gamé et Amakpapé n'existe plus [...] Selon les témoins, depuis trois jours, les pluies diluviennes s'abattent sur la région et samedi matin, le pont d'Amakpapé s'est penché d'un côté avant de s'écrouler sous la force du courant d'eau [de la rivière Haho]. [...] Pour le moment, l'accès à la capitale ou à la partie septentrionale du pays passe par la nationale N° 3, Lomé-Kpalimé-Atakpamé... »³.

Considéré comme majeur pour peaufiner la problématique que soulève notre sujet de recherche, cet événement ne nous a pas laissé indifférent⁴. En effet, le mardi 29 juillet, nous nous sommes rendu sur les lieux pour estimer l'ampleur des dégâts. Effectivement, le pont a complètement cédé. Il n'y avait aucune possibilité pour les voitures de traverser la rivière. Du coup, il s'est créé une gare routière de fortune à quelques mètres du lieu de l'incident en venant de Lomé. Un petit marché y a également vu le jour. Pour les piétons, le pont-rail situé à environ un kilomètre de la route, servait d'exutoire pour assurer la mobilité des personnes et écouler des marchandises à tête d'hommes entre les deux villages situés de part et d'autre de la rivière Haho. Curieusement, sur le chemin de retour, à la hauteur de Togblékopé, situé à une quinzaine de kilomètres de Lomé, précisément au niveau du pont sur la rivière Zio, à environ un kilomètre d'Adéticopé, on assista à une montée irrésistible des eaux de ladite rivière, avec

¹ La principale radio officielle de la République Togolaise.

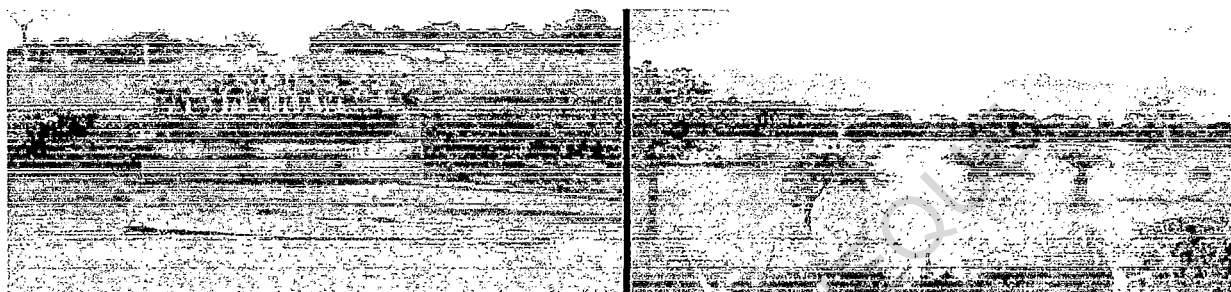
² Cette route très stratégique et viable pour le Togo, relie le nord au sud et fut baptisée au lendemain de l'indépendance, "route de l'unité nationale".

³ Communiqué commenté dans *Togo-Presse*, le quotidien national d'information du mardi 29 juillet 2008, p. 3.

⁴ Quelques-uns de nos lecteurs peuvent se demander si c'est ce drame qui a présidé au choix de ce sujet. En fait, poser une pareille question, c'est ignorer le fait que l'historien vit dans une société dont il est contemporain et que ce sont les problèmes qui surgissent dans cette société au quotidien qui l'interpellent et qui l'amènent à remonter le temps pour contribuer à faire mieux comprendre le présent. C'est d'ailleurs ce pourquoi Benedetto Croce disait en son temps, « toute histoire est une histoire contemporaine ». En définitive, pour nos lecteurs non avertis, l'historien peut bel et bien partir des préoccupations du présent pour étudier le passé.

par endroits, la montée d'eau sur la route sur une distance d'environ cinq cents mètres¹. Quelques temps après, la circulation fut interrompue à ce niveau également. Le soir même, les médias, qu'ils soient publics ou privés faisaient état des drames similaires, intervenus dans les préfectures de Yoto, Vo, Golfe, où plusieurs ponts ou autres ouvrages étaient sinon détruits, au moins immergés, empêchant toute communication d'une agglomération à une autre². Les images ci-dessous sont illustratives à ce sujet.

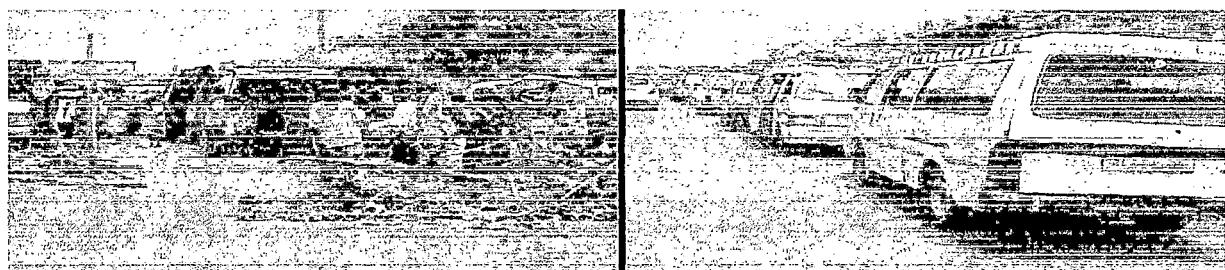
Photos n° 1 : Pont sur le Haho cédé à hauteur d'Amakpapé et son impact sur la mobilité



Clichés Joseph Tsigbé, 2008 : Ici, on voit l'ampleur des dégâts, en venant de Lomé en direction d'Amakpapé. La fureur des eaux a complètement enlevé le pont dont on ne voit plus que des débris dans la rivière. Ce pont a été construit au cours du deuxième plan quinquennal (1971-1975). On peut donc se demander comment en l'espace d'une génération seulement ce phénomène a pu être possible. C'est dire combien les travaux ont manqué d'entretien sur une période relativement longue.



Clichés Joseph Tsigbé, 2008 : En revanche, on peut voir comment le pont-rail, construit depuis la période des Allemands et réaménagé dans les années 1920 par les Français tient toujours bon jusqu'à aujourd'hui. C'est ce pont-rail qui sert heureusement d'exutoire pour la mobilité des personnes et des biens. Une belle image de la complémentarité route/rail : la route en difficulté, le chemin de fer lui vient, dans une certaine mesure au secours.



Clichés Joseph Tsigbé, 2008 : S'il était possible aux piétons de traverser le fleuve au moyen du pont-rail, il n'en était pas de même pour les véhicules. Impossible pour eux de continuer la route, il s'est créé une gare routière de fortune à quelques mètres du pont détruit, occasionnant du coup la naissance d'un marché de fortune observable sur l'image de gauche.

¹ Nous étions à moto et nous avons dû braver les eaux pour continuer notre route sur Lomé.

² Lire "Togblékopé et ses environs sous les eaux" in *Togo-Presse*, du jeudi 31 juillet 2008, p. 10.

Ce drame naturel, considéré à tort ou à raison comme une punition divine par la société civile togolaise, est riche d'enseignement. D'une part, cet événement nous a permis de mesurer le rôle de structuration de l'espace que jouent les voies de communication ; car, d'un seul coup, les localités situées entre Atakpamé et Amakpapé étaient devenues comme mortes. Même les activités des "gros marchés ruraux" de la région à savoir, Gléi, Wahala, entre autres, étaient fortement réduites. D'autre part, l'incident a contribué à comprendre que la circulation des biens (leur abondance ou rareté) est en partie liée à l'existence des transports ; pour s'en convaincre, le prix du bol de maïs, pour ne citer que cet exemple, qui était à 750 F CFA à Lomé avant l'incident, a doublé aussitôt après¹. Il en est de même pour les tarifs de transport des personnes et des marchandises qui furent majorés de plus de 25 %.

Ces observations illustrent combien les infrastructures de transport sont indispensables non seulement pour la circulation des personnes et des biens, mais aussi pour le développement intérieur de chaque pays quel qu'il soit. C'est donc eu égard à ces réalités qu'il est nécessaire de traiter le sujet intitulé : « *Infrastructures de transport terrestres et mobilité au Togo (1920-1980)* ».

En effet, la mise en place des infrastructures de transport terrestres au Togo remonte à la période coloniale. Pendant cette période, la mise en valeur du territoire togolais a nécessité la construction de certaines infrastructures de transport. Dans cette perspective, aux voies préexistantes du commerce interafricain, le colonisateur apposa son sceau, soit en les améliorant, soit en les réorientant en fonction de ses propres ambitions économiques et administratives. Cette politique de mise en place des infrastructures de transport rythmait avec un fait social important : l'urbanisation.

Bien qu'avant la prise d'assaut de l'espace togolais par les Allemands il existât déjà des structures urbaines, l'administration coloniale allemande a été l'initiatrice de l'urbanisation actuelle du sud-Togo et dans une moindre mesure, de la région centrale (Barandao, 1987). À leur arrivée sur le territoire, les Allemands se sont évertués à ériger en chefs-lieux de cercles, certains centres urbains anciens. Les autres structures urbaines délaissées, redevinrent des villages en faveur de nouvelles entités urbaines émergentes, répondant mieux aux aspirations politico-administratives et économiques du colonisateur. Bref, on convient avec H. d'Almeida-Topor (2003 : 67) que la colonisation (allemande) opéra une véritable « sélection » des villes en développant les centres qui lui étaient utiles et en

¹ Surtout, quand on sait qu'une année plutôt, le même phénomène s'est produit avec la destruction des ponts dans plusieurs régions du territoire.

laissant périliter les autres. Celles-ci, fonctionnant comme de nouveaux pôles d'activité reliés entre eux par des voies de communication, réorganisèrent les échanges et le flux migratoire sur le territoire togolais jusqu'à la veille de la première guerre mondiale.

Lorsque les Allemands quittèrent le Togo en 1914, plusieurs projets de construction de routes et de chemin de fer étaient restés irréalisés. En conséquence, plusieurs localités de la colonie n'étaient pas encore intégrées à l'économie-monde. Il a fallu attendre les années 1920, avec le programme de mise en valeur du ministre des colonies Albert Sarraut pour que le désenclavement de certaines zones redémarre. Cependant, malgré les efforts du colonisateur français, le réseau des voies de communication au Togo n'avait d'égal que sa relative densité à la veille de la seconde guerre mondiale. La mauvaise qualité reste encore l'un des traits caractéristiques dudit réseau.

Au lendemain de la guerre, les financements sur Fonds d'investissement pour le développement économique et social (FIDES) avaient été institués par la métropole dans les colonies. Grâce à ces fonds, les infrastructures de transport furent relativement améliorées et étendues sous l'administration française. Un accent particulier fut mis alors sur le désenclavement. Dans le domaine des routes par exemple, des pistes et artères secondaires étaient construites et rattachées à l'artère centrale Lomé-Sansanné-Mango, mettant en communication la capitale aussi bien avec tous les chefs-lieux des cercles qu'avec les colonies voisines. Au même moment, l'administration française se chargea de relancer et de parachever le processus d'urbanisation de type moderne entamé sous les Allemands, interrompu pendant la guerre et sous l'occupation franco-britannique. Elle adopta pour ce faire, la stratégie de la sélection. Toutefois, selon K. Barandao (1987 : 552), les structures spatiales des villes ne furent guère modifiées, hormis quelques retouches de détails pour mieux ajuster les limites administratives aux réalités locales. En dehors des villes principales, chefs-lieux de circonscriptions ou cercles, de nouveaux centres urbains d'importance secondaire émergèrent. Ceux-ci, tout comme les premières, doivent leur survie et leur développement aux infrastructures de transport qui les desservent en amont et en aval. En conséquence, à la veille de l'indépendance, le développement relatif des voies de communication terrestres (routes, voies ferrées), en intensifiant la circulation des hommes et des biens à l'intérieur de l'espace togolais, permit une croissance urbaine sans précédent et contribua à une plus grande ouverture des populations locales au monde extérieur (Coquery-Vidrovitch, 1992).

Après l'accession à la souveraineté internationale, les différentes infrastructures de développement disponibles, héritées dans leur majorité de la colonisation, s'avéraient

insuffisantes, vétustes et en dysfonctionnement. Face à cette réalité, les gouvernements d'alors ne ménagèrent aucun effort pour améliorer et procéder à une structuration du réseau existant (surtout le réseau routier), action considérée à juste titre comme préalable à tout décollage économique. Cette action suppose une intégration plus harmonieuse des différentes régions dans l'espace territorial togolais. L'objectif poursuivi est le désenclavement de toutes les zones rurales, la réduction des disparités régionales à travers une politique de développement intégré de l'État-nation naissant. Justement, pour aplanir ces disparités régionales, la modernisation de la route nord-sud, baptisée route de l'unité nationale, avait été projetée et réalisée. Le tracé de celle-ci illustre la volonté de ses planificateurs de relier le Togo de part en part, c'est-à-dire, arriver à créer une forte cohésion géographique et sociale entre les diverses parties du pays. Le chemin de fer, arrêté à Blitta au km 112 après Atakpamé depuis les années 1930, ne pouvait jouer que partiellement ce rôle.

En fait, le désenclavement en question impliquait deux choses. Il s'agit d'abord d'assurer la liaison entre Lomé, les villes de l'intérieur et les zones de production agricole éparses sur toute l'étendue du territoire ; ensuite, faciliter les échanges entre le Togo et l'extérieur, notamment les pays voisins, par la modernisation des routes transversales. La volonté d'ouvrir le Togo aux pays de la sous-région s'est également manifestée à partir des années 1975 avec la relance du projet du prolongement de la ligne ferroviaire du centre, soutenu par les gouvernements malien, nigérien et de la Haute-Volta. L'objectif était de réaliser une liaison ferroviaire allant du port de Lomé au Mali via la Haute-Volta et le Niger. Il est donc évident que le but visé par la mise en place des infrastructures de transport au Togo indépendant est la facilitation de la mobilité interurbaine et sous-régionale. Les migrations intérieures et extérieures en sont la résultante immédiate.

C'est donc eu égard à ces réalités historiques qu'il est nécessaire de traiter le présent sujet. Quelles sont les raisons qui justifient ce choix ?

- **Justification du sujet**

Cette section sera consacrée à la motivation, la justification des bornes chronologiques et la définition des concepts.

- **Motivations**

C'est en 2005, année de maîtrise, que notre intérêt pour le secteur des transports terrestres s'est manifesté. À l'époque, un simple constat nous a inspiré. C'est le fait que la

majeure partie des lignes du chemin de fer togolais est désuète et hors service. Ces lignes sont devenues, par endroits, la cible des ordures; pire, le lieu de défécation de plus d'une personne. Par ailleurs, d'autres s'en servent comme un *no man's land* en y érigeant des hangars de fortune pour satisfaire leur ambition du petit commerce informel. Ainsi, à force de vivre au quotidien l'état de déliquescence poussé dont est victime le rail togolais et parallèlement, à voir les entretiens presque annuels dont bénéficient les routes au Togo, nous avons cherché à comprendre davantage les raisons profondes qui sous-tendent cet état de choses. Cette analyse s'est poursuivie l'année suivante en DEA. Alors, il était question de montrer la capacité de structuration socioéconomique qu'ont les infrastructures de transport au Togo. À l'origine, cette approche a été retenue dans la perspective de la thèse. Mais aussitôt après le DEA, il a paru nécessaire d'inscrire le travail dans la thématique générale de la mobilité pour mieux comprendre les mouvements de population et les flux des biens à l'intérieur du Togo et les recompositions spatiales subséquentes, dans la perspective de la construction de l'État-nation. Depuis lors, nous y sommes attelé, mettant à profit les orientations de nos encadreurs et les informations collectées çà et là.

Justifier le choix d'un sujet, c'est aussi préciser les bornes chronologiques dans le cadre duquel sera effectué le travail.

- **Justification des bornes chronologiques**

Le présent travail s'inscrit dans la moyenne durée, entre colonisation et indépendance (1920-1980). Comment se justifie alors le choix de ces bornes chronologiques ?

Après la première guerre mondiale, le Togo, ancienne colonie allemande fut partagée, suite à l'accord franco-britannique de juillet 1919 signé à Londres, entre la France et la Grande Bretagne. À cette occasion, la France recevait plus de 70 % du Togo allemand. Malgré la signature de cet accord, il a fallu attendre fin septembre 1920 pour que la France entre officiellement en possession de son « butin de guerre ». Celui-ci devait être dirigé sous le régime de mandat institué par la SDN. Mais en attendant que les clauses du mandat soient clairement définies (en 1922), la France décida, dès 1920, de définir un projet de mise en valeur du Togo dans lequel une large part fut accordée aux infrastructures de transport. L'année 1920 est donc considérée comme l'origine de la politique française des infrastructures de transport au Togo et c'est pour cette raison qu'elle est retenue dans cette étude comme borne inférieure.

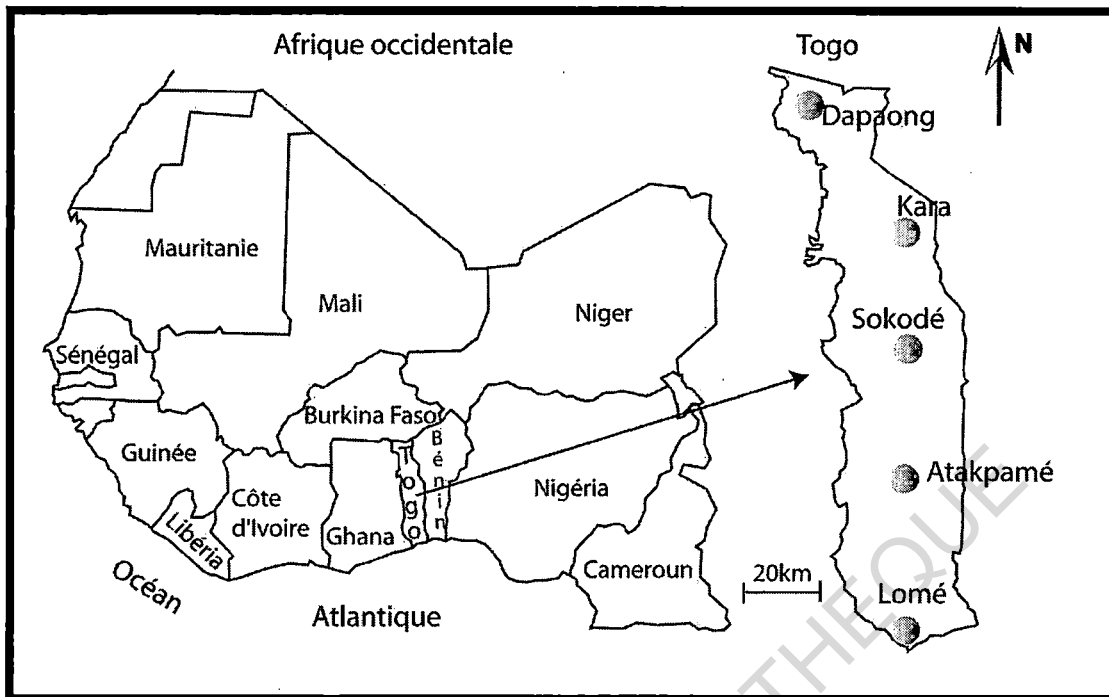
Aussi, le choix de l'année 1980 comme borne supérieure se justifie-t-il pour deux raisons fondamentales. D'abord, dans le cadre des politiques économiques initiées au milieu

des années soixante pour le développement économique et social du Togo, l'année 1980 représente la fin du troisième plan quinquennal. Ce fut pendant la période des trois premiers plans quinquennaux (1965-1980) que les grandes décisions et réalisations concernant les voies de communication avaient été prises. Par ailleurs, les débuts des années quatre vingt ont été pour la plupart des États d'Afrique Noire, une période de dures épreuves, du point de vue social et économique. Celles-ci sont causées par les effets drastiques des programmes d'ajustement structurel (PAS) du FMI et de la Banque mondiale, initiés suite à la seconde crise pétrolière des années 1979-1980. Les conséquences de cette mise sous tutelle par des institutions financières internationales sont le désengagement de l'État des entreprises publiques déficitaires, occasionnant la compression du personnel, le déficit d'embauche, etc. Du coup, il s'installe la misère au sein de la population. Pour pallier cet état de choses, une frange de la population s'est résolue à émigrer. Ceux qui sont restés au pays, se sont investis dans l'informel. Les résultats du recensement général de la population de 1981 (qui ont été d'ailleurs utilisés dans ce travail pour expliquer les mouvements des populations) et les enquêtes démographiques ultérieures fournissent à ce sujet pas mal d'éléments d'appréciation. Les années 1980 constituent donc un tournant décisif, non sans conséquences, dans l'histoire économique et sociale du Togo et représentent, à cet effet, une rupture chronologique assez significative.

Toutefois, les bornes chronologiques ici adoptées ne sont pas rigides, puisqu'à chaque fois que jugé nécessaire à la bonne compréhension du sujet traité, il est évoqué des faits qui sont soit antérieurs, soit postérieurs à ce cadre temporel.

S'agissant du cadre géographique, il est celui hérité par la France de la défunte administration coloniale allemande et dont la précision sur les frontières fut réalisée entre 1927 et 1929. Situé en Afrique de l'Ouest entre le Ghana à l'ouest, le Bénin à l'est, le Burkina-Faso au nord et l'Océan Atlantique au sud, le Togo est un petit pays qui s'étend sur 56 600 km² (voir carte ci-dessous). Indépendant le 27 avril 1960, il est constitué d'une mosaïque de peuples majoritairement immigrants. Nous le verrons dans le premier chapitre.

Carte n°1 : Situation du Togo en Afrique de l'Ouest



Source : Tsigbé, 2009.

Le sujet, tel qu'il est intitulé, contient certains concepts qu'il faille élucider.

- Définition des concepts

La présente recherche s'articule autour de deux concepts majeurs. Le premier est un groupe de mots, à savoir *Infrastructures de transport terrestres* et le second, un concept, *la mobilité*. Il convient ici d'en préciser les contours du point de vue sémantique de peur que le lecteur non averti ne soit dérouté dans les terminologies qui seront utilisées dans les développements ultérieurs.

Les notions d'*infrastructure*, d'*équipement* ou d'*outillage* en Afrique et partout ailleurs dans les colonies sont une construction relative à la colonisation. En général, elles désignent un ensemble de matériel nécessaire à une activité, donc la mise en valeur des colonies dans ce contexte. Cependant, comme le fait observer Kouzan (2006 : 16), il y a lieu de préciser que l'utilisation de ces notions a évolué au même rythme que l'idéologie coloniale. Au départ (c'est-à-dire au début de la colonisation française), on utilisait davantage le concept d'*outillage*. On parlait alors d'*outillage économique* pour désigner le wharf, les voies ferrées, les routes, les ouvrages d'art, bref tout ce qui peut faciliter l'import/export dans la dynamique de l'économie de traite. Samuel Ferjus (1926) écrivait à ce propos que produire est vain s'il n'y

a pas les moyens pour les écouler. Pendant cette période, le social n'était pas à l'ordre du jour, la puissance administrante étant préoccupée par l'économique. Cette situation perdura jusqu'en 1942.

À partir de cette date, on assiste à un changement de vocabulaire. En lieu et place d'*outillage*, on parlait davantage d'*équipement*. C'était la période où, suite à la débâcle française de 1940, le gouvernement de Vichy mit sur pied un plan décennal d'équipement (Dulucq et Goerg, 1989). Au lendemain de la seconde guerre mondiale, ce plan s'est vu matérialisé par le biais de l'institution du FIDES. L'objectif était de contribuer au développement économique et social des colonies qui ont soutenu la métropole en période de guerre. Cependant, malgré cette disposition de la métropole à aider les colonies, celles-ci ne devaient pas perdre de vue qu'elles devaient produire davantage pour soutenir l'économie de la mère-patrie fragilisée par la guerre. C'est d'ailleurs pour y parvenir que des programmes d'équipements aussi bien sociaux qu'économiques furent conçus (Eho, 1989). Pendant la même période, on utilisait également le terme d'*infrastructure*.

Équipement désignait l'ensemble des réalisations à caractère économique et social, tandis que *infrastructure* désignait le chemin de fer, les routes et ponts, les ports, la météorologie et les transmissions¹. À partir des indépendances, on parle davantage d'*infrastructures*, de moins en moins d'*équipement*. Au regard de ce qui vient d'être dit, on convient avec K. Kouzan (2006 : 17) que sur le plan sémantique, les concepts d'*outillage*, *équipement*, et *infrastructure* ont la même acception.

Comme on peut le constater, la notion d'*infrastructure* renvoie à tout un ensemble. On vient de le souligner. C'est donc pour mettre la différence entre le champ sémantique du concept et ce que nous voulons étudier que nous parlons d'*infrastructures de transport*. Celles-ci regroupent *a priori* le chemin de fer, le port, les routes et ponts, le transport aérien. Cependant, trop vaste pour être abordé dans une thèse, eu égard aux contraintes de toutes natures relatives à la rédaction de thèse, il est préférable de se limiter aux seuls transports terrestres. Ainsi, la notion d'*infrastructures de transport terrestres* doit être comprise dans ce travail comme l'ensemble formé par le chemin de fer, les routes et ponts et dans une moindre mesure, le wharf et les voies navigables. C'est la même compréhension qu'il faut avoir de la notion de *voies de communication*. Bien que ne se limitant pas aux seuls réseaux routier et ferroviaire, ce groupe de mots, très usité dans la période postcoloniale, est utilisé dans ce travail pour désigner le même objet qu'*infrastructures de transport terrestres*. À la notion

¹ BECEAO, *Togo, faits et chiffres*, Paris, Servant Cruzot, 1960, p. 192.

d'infrastructures de transport terrestres il faut lier le concept de *dynamique* dont il est corollaire.

Celui-ci doit être compris selon le sens marxiste du terme, comme un mouvement, une marche, non pas à reculons, mais en avant. C'est ainsi que par dynamique sociale, on désigne l'évolution quantitative ou qualitative de l'effectif de la population d'une zone donnée (Videha, 2005 : 9). Donc par dynamique socio-économique impulsée par les voies de communication, il faut entendre les mutations économiques et démographiques, culturelles et comportementales nées de l'utilisation de ces infrastructures par les populations togolaises. Certes, à l'époque coloniale, les routes et le chemin de fer ont été tracés pour assouvir les ambitions économiques et administratives du colonisateur. Néanmoins, la capacité d'appropriation et d'adaptation manifestée par les populations elles-mêmes et les gouvernements après l'indépendance, à travers des programmes de développement économique et social en vue d'une intégration territoriale, est le fer de lance de ces nouvelles dynamiques (Semi-Bi, 1976). Cependant, il faut le souligner, sans mobilité, pas de dynamique. D'où tout l'intérêt que revêt le concept de mobilité pour le présent travail.

D'entrée de jeu, le concept de *mobilité* se définit comme la propriété de ce qui peut se déplacer ou se déplace dans un espace. Cet espace peut être virtuel : c'est le cas des informations et des capitaux entre autres qui circulent aujourd'hui par des canaux électroniques. On parle alors de *mobilité virtuelle*. Cet espace peut être social : c'est le cas d'une personne dont le statut social ou professionnel change. On parle alors de *mobilité sociale* ou de *mobilité professionnelle* (Sorokin, 1927 rééd. 1959). D'emblée, on se rend compte de « l'extrême segmentation de la thématique » de la mobilité (Mackensen, Vanberg et Krämer, 1975 : 149). Pourtant, « plusieurs auteurs proposent des points de vue théoriques qui permettent de saisir les changements d'appartenance territoriale, sociale et organisationnelle » que recouvre la notion de mobilité (Dietrich, 1988 ; Mackensen, Vanberg et Krämer, 1975).

Les travaux des sociologues M. Weber (1908), P. Sorokin (1927, rééd. 1959) entre autres, ont certes contribué à lancer le débat afférent à la problématique de la mobilité. L'École de Chicago y a également contribué. C'est ainsi que R. D. McKenzie (2004), dans son article intitulé : "Le voisinage. Une étude de la vie locale à Columbus, Ohio" a procédé à une classification des types de mobilité et en a relevé les causes fondamentales. Il estime que la mobilité d'une population peut être appréhendée sous trois angles différents : le changement de résidence d'une agglomération à une autre ; le changement d'un quartier à un autre à l'intérieur d'une même agglomération ; la mobilité sans changement de résidence. Ces types de mobilité,

pense l'auteur, sont intimement liés à un certain nombre des problèmes sociaux auxquels est confronté l'élément mobile. Selon W. I. Thomas et F. Znaniecki (1927 : 73), l'homme se meut en fonction de ses premiers désirs. Ceux-ci peuvent être regroupés en quatre rubriques, à savoir : le désir de reconnaissance ou de statut ; le désir de pouvoir ; le désir de sécurité ; le désir d'expériences nouvelles. Commentant ce point de vue, McKenzie (2004) soutient qu'il est évident que la part relative de ces différents désirs varie avec les individus et avec leur âge. Pour E. L. Thorndike (cité par McKenzie, 2004 : 227), « la vieillesse, la féminité et la faiblesse physique » semblent aller de pair avec « un environnement stable auquel on est familiarisé depuis longtemps », alors que « l'adolescence, la virilité et l'énergie prédisposent à l'errance ». La position des auteurs précités est claire : les jeunes gens sont les éléments les plus mobiles.

Il apparaît donc que ces différents auteurs ont plutôt consacré leurs travaux à l'aspect social de la notion de *mobilité*, sans tenter une véritable conceptualisation qui permettrait d'en saisir la trame. C'est cet aspect de la question que Jacques Brun (1992) et Daniel Courgeau (1988) ont abordé dans leurs travaux. En effet, dans son article intitulé "Le concept de mobilité résidentielle : enjeux théoriques, enjeux idéologiques", J. Brun (1992 : 15) note avec pertinence comment la notion de mobilité a préoccupé et préoccupe encore plus d'un. Il affirme :

« Depuis longtemps, la mobilité des hommes a suscité d'innombrables travaux dans toutes les disciplines qui s'intéressent à la ville et à l'espace habité, et, rien qu'en France, elles se sont multipliées au cours des dernières décennies, suscitant un progrès considérable des connaissances empiriques, des méthodes et des interprétations théoriques ».

Poursuivant son analyse, l'auteur souligne que de nos jours, démographes, géographes, urbanistes..., tous utilisent de plus en plus le concept de "mobilité" là où antérieurement, on parlait de "migration". De ce constat et, partant de la définition des deux concepts ["migration" = déplacement de populations ; "mobilité" = caractère de ce qui peut se mouvoir ou être mû, changer de place, de position] Brun affirme que "mobilité" et "migration", en dépit de quelques nuances sémantiques qui les distinguent sont, somme toute, deux notions complémentaires :

« La complémentarité des deux notions observe-t-il est manifeste : la mobilité se traduit nécessairement et à la limite, ne peut être observée que par des déplacements réels (autrement dit "des mouvements migratoires"), et réciproquement, c'est la mobilité qui détermine le volume et les caractéristiques des migrations ».

Considérée comme telle, la notion de mobilité est un concept intégrateur qui renvoie souvent aux deux notions de “*mobilité spatiale*” et de “*mobilité générale*”. La première désigne les déplacements humains (migrations quotidiennes, périodiques et épisodiques, de travail ou de loisirs, à courte ou à longue durée), de même que les transports de marchandises, les mouvements de capitaux, les télécommunications, les déplacements d'établissements pourvoyeurs d'emplois et de services, les modifications de la géographie des valeurs foncières dans les villes, etc. La seconde pour sa part, s'intéresse à l'évolution des techniques, à la mobilité sociale et culturelle, ces dernières considérées comme des acceptions les plus abstraites et métaphoriques de la notion (Brun, 1992 : 16).

Daniel Courgeau (1988 : 877) dans son analyse, montre clairement que la notion de “*mobilité*” englobe celle de “*migration*”. Il déclare : « *La migration habituellement mesurée ne constitue que l'infime partie visible d'un iceberg, où de nombreuses formes de mobilité sont occultées par une définition trop étroite* ». À partir de ce constat, il invite la communauté des chercheurs à « [...] chercher à dépasser le concept de migration par un concept plus général de mobilité » (Courgeau, 1988 : 877) ; et Massot & Orfeuill (2005 : 81) d'ajouter :

« *On a longtemps rendu compte des comportements de déplacements des hommes dans l'espace par un terme renvoyant à une logique collective et de masse, celui de migration [...]. L'intégration dans l'observation et la compréhension de toute la palette des motifs de déplacements et l'individualisation croissante des pratiques ont amené l'usage d'un terme plus générique, emprunté aux sciences sociales et notamment à ceux qui s'intéressent à la fluidité dans l'espace social, celui de mobilité [...]* ».

Il apparaît donc qu'on ne peut aborder la notion de mobilité sans parler des migrations. Selon l'Union internationale pour l'étude scientifique de la population (1982 : 92-93), la migration est « le déplacement d'individus dans l'espace géographique, entraînant souvent un changement dans le lieu habituel de résidence ». Suivant cette définition, on parle souvent de migration interne et de migration externe ou internationale. La première concerne les déplacements à l'intérieur des frontières d'un État avec changement de résidence ou non et recouvre, selon la nomenclature de J. O. Oucho et W. T. S. Gould (1996 : 262-264) quatre principales notions subsidiaires, à savoir migration rurale-rurale, exode rural vers la ville, migration urbaine-rurale et migration interurbaine, cette dernière étant relativement moins développée dans les pays de l'Afrique subsaharienne (Lacey, 1985 ; Adepoju, 1983). La seconde (migration externe ou internationale) consiste à franchir les frontières d'un État donné

pour aller s'installer dans un autre État. Les travaux cités dans l'historiographie permettent d'en saisir à suffisance la trame.

En définitive, on convient avec J. Brun (1992 : 16) que :

« Le concept de mobilité apparaît donc beaucoup plus ouvert, et se prête à un usage beaucoup plus souple. Non dénuée de dangers, cette polysémie a une vertu majeure : elle permet d'intégrer l'étude des différents aspects de la mobilité résidentielle et des phénomènes migratoires dans un système unitaire de représentation scientifique ».

Au regard de cette conceptualisation, la notion de "mobilité" sera utilisée dans ce travail dans le sens de "mobilité spatiale", mais recouvrira seulement les déplacements humains (migrations quotidiennes, périodiques et épisodiques, de travail ou de loisirs, à courte ou à longue durée, internes ou externes), les transports de marchandises, et dans une moindre mesure, la circulation des capitaux.

Le présent travail prend appui sur des travaux dont les auteurs font autorité soit dans les sciences historiques, soit en géographie. Ces travaux ont l'avantage de contribuer à mieux situer la problématique par rapport à la floraison de la littérature existant sur les questions de transport et mobilité qu'il n'est pas inutile de passer en revue.

- **L'état de la question**

Préfaçant l'ouvrage de P. Fromont (1957 : I) intitulé *Les transports dans les économies sous-développées. Problème des investissements*, G. Leduc fait observer avec pertinence :

« La question des transports est certainement l'une des plus caractéristiques et des plus difficiles des économies sous-développées. Caractéristique : car la transition progressive de l'économie de subsistance à l'économie de marché qu'appelle la réalisation d'un certain degré de croissance postule l'implantation d'un réseau de voies de communication sans lequel les excédents de production commercialisables ne trouveraient pas à s'écouler, ni les revenus monétaires disponibles à s'employer. C'est plus qu'une banalité d'affirmer que tout progrès économique implique déplacement d'hommes et de produits, tant à l'état brut qu'après transformation plus ou moins poussée ».

Cette déclaration révèle qu'il existe une corrélation certaine entre les transports et la mobilité. Considérés comme vecteurs de l'économie, donc du développement, ces deux

concepts ont retenu l'attention de la communauté scientifique. Des ouvrages leur ont été entièrement consacrés de même que des articles, portant sur des aspects spécifiques de chacune de ces thématiques. Il convient de passer en revue quelques-unes de ces productions scientifiques afin de mieux situer la problématique du présent travail par rapport à ce qui a été déjà fait.

- **La question des transports dans l'historiographie en Afrique et au Togo**

Définie selon Le nouveau Petit Larousse (2009) comme « ensemble des divers modes d'acheminement des marchandises ou des personnes », la notion de transports recouvre le transport terrestre (routes, chemin de fer et le transport fluvial), le transport maritime et le transport aérien. Cependant, par souci de concision et de précision, il ne sera pris en compte ici que les travaux relatifs au transport terrestre, des plus généraux aux plus spécifiques.

Les études portant sur les transports en Afrique et au Togo s'inscrivent généralement dans le contexte de la colonisation et pour cause. En effet, c'est pendant cette période que, à la faveur des progrès techniques, les moyens modernes de transport ont été introduits dans les colonies, suite à la mise en place d'un réseau de voies de communication relativement denses.

À l'origine, les voies de communication terrestres, notamment le chemin de fer et la route avaient été construites pour répondre à des exigences politiques et militaires. Les généraux Phillebert et Rolland (1890) ainsi que A. Duponchel (1893), l'ont largement démontré à travers leurs travaux sur le Transsaharien. S'inscrivant dans le même ordre d'idée, les travaux de Laurence Marfaing et Mehdi Lahlou (2003) montrent comment le désir de relier les possessions françaises de l'Afrique du nord et celles du Sahel était purement et simplement fondé sur des considérations militaires sinon, stratégiques. Ils précisent (p. 145) :

« après l'expérience vécue durant la 1^{ère} guerre mondiale qui montra à quel point les liaisons maritimes étaient vulnérables, et la crainte de la guerre à la veille de la seconde guerre mondiale [il fut remis] à la mode la nécessité d'une circulation par les voies de terre pour la défense nationale... Il me paraît nécessaire, déclarait le Ministre des colonies dans une note adressée aux gouverneurs généraux de l'AOF et de l'AEF datée du 17 mars 1939, « dans la situation actuelle, de porter tout l'effort sur celles [les pistes] qui présentent une importance essentielle pour la défense nationale ».

Par ailleurs, en Afrique, le chemin de fer et la route n'étaient pas seulement construites, sur le plan stratégique, pour aider les puissances coloniales à se défendre vis-à-vis d'autres

puissances colonisatrices en période de guerre. Ils servaient également de voie de pénétration des régions intérieures des colonies en vue de soumettre les populations aux nouvelles autorités et de les maintenir en respect. Cependant, peu à peu, d'instrument de conquête, ces voies de communication (le chemin de fer notamment) « *devinrent outils de mise en valeur et servirent à un plan de colonisation agricole pour lequel elles n'avaient pas été construites* » (Lakroum, 1987 : 6).

Cette réorientation de la vocation des transports terrestres dans les colonies françaises d'Afrique a suscité l'intérêt de la communauté scientifique. Dès lors, les infrastructures de transport terrestres sont étudiées comme facteurs de structuration socioéconomique des colonies. En effet, dès 1904, A. Lefebvre présenta une thèse de doctorat en sciences politique et économique sur *Création de l'outillage public dans l'Afrique occidentale française*. Dans une approche comparatiste (surtout vers la fin du travail), l'auteur a étudié la mise en place de l'outillage public dans l'Afrique occidentale française et en Indochine. S'agissant de l'Afrique occidentale française, il s'est penché sur la question de l'outillage sous ses deux facettes, à savoir, du point de vue économique et financier et du point de vue technique. Selon lui, l'initiative ayant consisté à tracer des routes, à construire des chemins de fer et des ports et à lancer de grands programmes sociaux, a beaucoup coûté à l'empire français. Cependant, s'il a accepté de le faire, pense-t-il, c'est parce qu'il visait un objectif, celui de mettre en valeur les colonies et d'y récolter les fruits à terme. C'est dans cette perspective que l'auteur donne raison à Francis Bacon lorsqu'il déclare : « *La colonie est semblable à une plantation dont on ne peut attendre aucun fruit avant 20 ans* ». Ce travail, plein de partialité a quand même l'avantage de présenter les différentes réalisations de la France dans ses colonies en insistant sur les voies ferrées et leur importance dans la mise en valeur de l'Afrique occidentale française.

À la suite de cet auteur, d'autres travaux ont été également conduits. Ceux-ci, ont surtout porté sur le chemin de fer en Afrique. En fait, ils s'inscrivent dans la continuité des débats au sujet du rôle des chemins de fer dans le développement économique contemporain. On citera ici, à titre illustratif, des auteurs comme P. Fromont (1957), A. de la Far (1972), P. Bairoch (1974), J. Bouvier (1982). Certains se sont intéressés à la problématique de la révolution ferroviaire et son impact sur le développement économique des pays développés (les deux derniers auteurs) tandis que les autres (les deux premiers auteurs) ont étendu leur analyse aux pays en voie de développement (notamment l'Afrique), en insistant sur le rôle social joué par le rail dans cette partie du monde. L'analyse de F. Cooper (1996) de l'Université de Michigan a porté sur le chemin de fer en Afrique occidentale française, en abordant la question

de la grève des cheminots de la branche Dakar-Niger entre 1947-1948. Selon l'auteur, cette grève qui a eu du succès grâce à la mobilisation générale surtout des femmes, doit être perçue comme une réaction anticoloniale en Afrique de l'Ouest. C'est d'ailleurs sur cette base qu'il a fixé les objectifs de son article. Il précise:

*“My goal in this article is both to re-examine the question of how to locate the railway strike in the history of post-World War II West Africa and to point to questions that need further research, for the very extensive nature of this social movement - embracing the colonies of Senegal, the Soudan, Guinea, the Ivory Coast and Dahomey and intersecting a wide range of local contexts, communities, and political struggles - means that it contains many histories and requires the attention of many historians”*¹ (Cooper, 1996: 82).

En fait, cet article est une relecture du roman *Les bouts de bois de Dieu* d'Ousmane Sembene (1979), considéré par les acteurs de cette grève comme une dramatisation de « leur mouvement » (Cooper, 1996 : 81). Sa contribution est grande quant à la connaissance des rapports ayant existé entre les cheminots et l'administration coloniale.

En Afrique, des études de cas portant sur le chemin de fer ont été réalisées. On mentionnera ici, entre autres, les travaux de J. Kotto (1980), C. Andry (1983), M. Lakroum (1987), J. Gamanzori (1987). Le premier s'est intéressé au réseau ferroviaire du Cameroun qu'il a qualifié de « facteur de développement économique » ; consacré au chemin de fer de Kayes à Bamako, le second met en exergue le rôle de cette ligne dans la mise en valeur pendant la période coloniale où on ne cessait d'affirmer : « créer un chemin de fer, c'est créer une nouvelle côte » (p. 152). La troisième auteure s'est, quant à elle, intéressée au Dakar-Niger à partir duquel elle a tenté de démontrer « les fondements d'une logique économique particulière inconciliable avec les finalités de l'exploitation ferroviaire » ; pour le dernier, il s'agit d'une contribution à la connaissance des problèmes soulevés par la construction du chemin de fer Congo-Océan et ses effets d'entraînement sur les hommes et l'environnement des régions riveraines.

Récemment, un groupe de géographes et d'historiens (Chaléard, Chanson-Jabeur et Béranger-éd.- 2006) s'est encore penché sur la question des chemins de fer en Afrique. C'était dans le cadre d'un colloque international placé sous le thème *Privatisation des chemins de fer, aide au développement et sauvegarde de l'environnement*. Tenu les 23 et 24 septembre 2004 à Paris, ce colloque a pour objectif de réaliser un état des connaissances sur le thème ci-dessus, de présenter, de confronter et de discuter les recherches en cours ou réalisées depuis moins de dix ans sur le chemin de fer. Parmi les multiples communications, celles de C. Abé, C.

¹ Nous avons gardé la citation dans sa version originale pour être sûr d'être fidèle à la pensée de l'auteur.

Béranger, F. D. La Tour et de H. Mimché, ont particulièrement retenu l'attention. Les différentes thématiques abordées sont à concevoir à trois niveaux, à savoir : développement local et demande de transport ; organisation de l'espace et transport ; régulation entre l'État et une société ou une concession de transport.

Tour à tour, les différents auteurs ont évoqué comment les populations africaines se sont appropriées, après les indépendances, le chemin de fer qui, au départ, était construit pour assouvir les ambitions économiques du colonisateur. F. D. La Tour par exemple, citant Stanley qui, en 1885 déclarait: « Sans le chemin de fer, le Congo ne vaut pas un penny », montre, dans sa communication, comment les chemins de fer ont contribué à la mise en valeur des territoires africains. Au-delà de cet intérêt économique porté au rail, l'importance des chemins de fer, doit être mesurée, de l'avis des conférenciers, en termes sociaux, d'autant plus qu'ils ont permis la cohésion sociale et l'intégration territoriale. Malheureusement, ce rôle d'intégration joué par le chemin de fer n'a pas pu survivre à la privatisation qui a considérablement réduit et tend à anéantir la dynamique sociale inhérente au chemin de fer. Pour pallier cette privatisation considérée comme une crise que traverse le chemin de fer en Afrique, on dut avoir recours à la route.

C'est dans ce contexte où en Afrique, la priorité est accordée au transport routier au détriment du transport ferroviaire qu'il faut situer l'analyse de M. B. Maldant et al. (1964 : 1 et sq). Il s'agit d'une étude effectuée par un groupe de recherche de l'Institut d'étude du développement économique et social ayant pour centre d'intérêt, les problèmes de croissance en Afrique tropicale. Partant du fait que les transports constituent une des activités les moins bien quantifiées des économies ouest africaines, ce groupe de recherche s'est proposé comme objectif de suivre l'évolution des transports en volume, depuis 1947 jusqu'en 1960, dans les pays de l'ouest-africain d'expression française (ex- AOF, ex- AEF- Cameroun). Avant d'approfondir leur analyse, les auteurs ont fait observer que : « depuis 1947, les transports ont connu un essor particulièrement rapide dans les pays de l'ouest-africain ». Cette évolution est redevable, selon eux, à un double facteur :

« D'une part (...) (elle) est la résultante des investissements routiers réalisés après la deuxième guerre mondiale, qui ont étendu et amélioré le réseau de communications, d'autre part, les transports devaient répondre à une demande croissante provoquée par l'augmentation corrélative de la production et des revenus ».

S'intéressant au transport terrestre dans son ensemble, cette étude traite de façon très détaillée, du transport routier qui, contrairement au transport ferroviaire, « n'a jamais fait

l'objet, dans l'ouest africain, de statistiques systématiques quant au volume de transport réalisé par son intermédiaire ». L'avantage de l'ouvrage réside dans le fait qu'il traite la question en s'intéressant à un ensemble de pays. Du coup, les résultats obtenus permettent de faire des comparaisons. Il fournit des données chiffrées aussi bien pour le transport des marchandises que pour celui des voyageurs. Ceci a permis au groupe de chercheurs de conclure qu'en Afrique, comme partout ailleurs, les biens circulent mieux que les personnes. Le cas du Togo n'est malheureusement pas étudié.

Il ne faut pas non plus perdre de vue les travaux relativement récents des spécialistes des transports en Afrique. Il s'agit, notamment de X. Godard (2002 ; 1992), M. Wolkowitsch (1992), H. Ngabmen et X. Godard (1998), D. Muganga (1998), A. Guezere (2008). S'intéressant surtout à la problématique des transports urbains en Afrique, ces travaux n'ont de cesse montré comment les transports dans les villes africaines sont marqués par une crise profonde. Celle-ci est due, du point de vue de ces auteurs, à une défaillance des pouvoirs publics qui, face aux crises répétées que traversent les États-nations nées de la colonisation, laissent le soin aux populations de prendre elles-mêmes des initiatives. Cette attitude des pouvoirs publics a contribué à l'émergence des activités dynamiques mais très artisanales (minibus, taxis collectifs, taxis-motos...), ce que X. Godard (2002) qualifie de « désordre inventif ». La croissance de ce « désordre inventif » contribue, ces derniers temps, à la compréhension du processus d'urbanisation et du développement en Afrique. C'est d'ailleurs cette lecture qu'il faut faire du colloque organisé les 16 et 17 février 1990 à Paris sur le thème *Les transports en Afrique (XIX^e – XX^e siècles)* dont les actes sont édités par H. d'Almeida-Topor, C. Chanson-Jabeur et M. Lakroum en 1992.

Œuvres de géographes *a priori*, (sauf le tout dernier dont les auteurs sont historiens) ces travaux ne se sont pas intéressés aux voies de communication certes, mais en posant la problématique des transports en Afrique, ils contribuent à mettre au jour les difficultés auxquelles sont confrontées les populations quant à l'utilisation à la fois des infrastructures et des moyens de transport en Afrique.

De façon générale, la littérature sur les transports terrestres en Afrique est très vaste et il serait prétentieux de prétendre passer en revue tous les versants abordés par les chercheurs. Ce tour d'horizon révèle donc que les chercheurs n'ont pas du tout manqué de sujet en ce qui concerne les transports en Afrique. On peut cependant reprocher aux uns et aux autres la tendance à généraliser des faits observés et étudiés dans telle ou telle partie du continent, surtout pour ce qui concerne la période coloniale ; car ce qui était réel dans l'empire colonial

français ne l'était pas forcément dans l'empire colonial anglais. Même en AOF et en AEF, quand bien même la politique coloniale générale est commune aux deux blocs, l'exécution présentait toujours des nuances en tenant compte des réalités du terrain. Les travaux ci-dessus, quoique s'intéressant à bien des égards à l'ensemble du continent, ne se sont pas intéressés au cas du Togo sinon, de façon incidente. C'est donc pour combler ce vide que des travaux spécifiques ont été réalisés sur le Togo à ce sujet.

Étant donné que les voies de communication sont toujours en rapport avec les hommes et favorisent le peuplement d'un espace donné, l'ouvrage collectif, dirigé par N. L. Gayibor (1997a), axé sur l'histoire de l'espace togolais avant la conquête coloniale a été consulté. De cet ouvrage, il ressort qu'avant la période coloniale, les peuples évoluant sur l'espace aujourd'hui togolais peuvent être regroupés sur deux aires culturelles : l'aire Oti-volta (au nord) et l'aire ajatado (au sud). À ces peuples, se sont ajoutés des migrants. Ceux-ci, pour diverses raisons, ont pris d'assaut l'espace togolais, suivant trois axes : axe nord-sud (les Gourma et les Mossi), axe est-ouest (Ewé, Aja, Ifè, Fon) et axe ouest-est (Guin, Anyanga, Anoufom, Adangbé et Kpessi). Après l'installation de ces peuples, apparaissent les premières formes étatiques. Ce peuplement ancien ne vivait pas replié sur lui. Les routes de la cola, et du sel, entre autres, structuraient ce vaste espace. Dans la partie septentrionale, l'orientation des routes de la cola a conduit à de profondes mutations en pays tem. De même, le commerce du sel a permis l'ascension de certaines localités côtières et celle de Sagada, petite chefferie en pays Aja sur le Mono, non loin de Tado.

Comme on peut le remarquer, l'organisation de l'espace à l'époque précoloniale était fonction des itinéraires commerciaux. L'émergence d'entités politiques et guerrières, à Sansanné-Mango, en pays tem, ... trouve son fondement dans les activités du commerce caravanier (Gayibor 1997a : 8). Ce point de vue est appuyé par Badjow Tcham dans sa thèse d'Etat (2002).

Il est donc clair que même à cette période reculée de l'histoire, l'organisation de l'espace était fonction des axes commerciaux. C'est en cela que l'apport des deux ouvrages sus-cités est important pour la présente étude.

Toujours au sujet de l'organisation des peuples à la base, certains explorateurs ou voyageurs curieux ont laissé de précieux témoignages. C'est le cas de H. Zöllner (1885, rééd. 1990), H. Klose (1899, rééd. 1992), Curt Von François, dont le récit de voyage a fait l'objet de la thèse de doctorat de 3^{ème} cycle de K. Amegan (1981). Dans leurs récits, ces explorateurs ont décrit les peuples visités, leurs coutumes, leurs traditions, leurs habitudes alimentaires, leurs

techniques culturelles, etc., ce qui permet de pouvoir se prononcer sur les mutations intervenues plus tard. Cependant, ces auteurs, comme le fait remarquer N. L. Gayibor (1997a : 320), n'étant ni linguistes, ni botanistes, confondent très souvent les productions agricoles découvertes sur place. En conséquence, les renseignements qu'ils ont laissés n'aident pas à distinguer nettement les cultures locales traditionnelles des variétés importées et à déterminer leur place respective dans la production agricole. Aussi, les récits de ces voyageurs, mis à part celui de H. Klose, s'appesantissent-ils très souvent sur les activités liées à l'agriculture au point de faire oublier les autres domaines de production notamment, l'élevage, la pêche, la chasse... qui cependant, semblaient aussi prospères. Malgré tout, leurs descriptions confirment l'idée selon laquelle les peuples du Togo actuel ne vivaient pas en autarcie. Les récits portant sur les lieux, les techniques d'échanges et les produits échangés entre ces communautés à la base sont autant de preuves que ces peuples étaient engagés dans des circuits d'échanges avant même la colonisation. Seulement, certains de ces explorateurs, bien qu'ayant emprunté dans leurs voyages, les itinéraires des autochtones, n'ont pas jugé nécessaire d'insister sur les différents axes commerciaux reliant ces peuples les uns aux autres, et dont dépendait alors l'organisation de l'espace.

Dans *L'histoire des Togolais*, Vol. II, T1 (2005), une série d'articles a servi de base pour ce travail. N. A. Goeh-Akué (2005) montre, dans son article que l'avènement de la colonisation à la fin du XIX^{ème} siècle, n'a pratiquement rien changé des habitudes économiques des peuples du Togo. Au contraire, le colonisateur s'est appuyé sur les logiques de productions et d'échanges en cours chez les autochtones pour mettre progressivement en place ses nouvelles structures administratives et économiques. Dans le domaine des échanges par exemple, ces peuples étaient intégrés dans des réseaux d'échanges intercommunautaires et/ou interrégionaux. Ces échanges étaient possibles grâce à des réseaux commerciaux souvent de direction est-ouest pour ce qui est du Togo. Ceux-ci ont donné naissance à des centres commerciaux de première importance ainsi qu'à des centres secondaires, considérés comme relais des premiers. En fait, cet article n'est que la version détaillée d'un article précédent (publié en 2000) du même auteur.

Dans le précédent article en effet, l'auteur soutient que les circuits du commerce interafricain ont contribué à une intégration ethnique à la base dans les agglomérations précoloniales. Le cas du nord-Togo est fort illustratif. De l'avis de l'auteur, le commerce de la cola et du sel (sous forme fossilisée), exploité dans les mines de Taoudéni et de Téghaza, tout en favorisant l'ascension des cités comme Tchamba, Sokodé, et du marché de Kétao, a

également permis l'expansion et l'intégration des Mandings, Haoussas, et Bariba hors de leur espace originel et, plus généralement, des diasporas marchandes dans les zones qu'elles sillonnent.

N. A. Goeh-Akué et P. Sebald (2005), apportent, une lumière sur l'organisation des échanges à l'époque allemande. Dans la section consacrée à l'outillage et aux infrastructures, il est fait mention de la mise en place des différentes lignes du chemin de fer et du réseau routier. Selon les auteurs, les différents tracés ont suivi, à quelques exceptions près, l'orientation des anciens itinéraires commerciaux des autochtones. Aussi, est-il mis en exergue l'importance des ouvrages d'art sur les différents fleuves ou cours d'eau du territoire dont le plus important demeure, à l'époque, le pont métallique sur la Kara. Ce pont, en intégrant la *Transkaragebiet* (protectorat de la région de la Kara) à la colonie, finit par donner naissance à la ville de Kara. Cela montre combien, même les ouvrages d'art sur les cours d'eau, contribuent à organiser l'espace et à y favoriser la mobilité. Cette analyse se poursuit avec la période française.

N. A. Goeh-Akué et B. Nabe (2005a), en menant une réflexion sur l'ère Bonnacarrère au Togo (1919-1931) ont prouvé qu'entre 1919 et 1920, on assista à une résurgence des anciens circuits d'échanges. Cependant, l'aménagement du territoire prit une autre allure impulsée par le dévouement de Bonnacarrère. Dans ce contexte, les voies de communication avaient été renforcées pour soutenir l'économie. Dans le souci de mettre en valeur le centre du territoire, jusque-là faiblement peuplé, des dispositions avaient été prises pour le déplacement des populations kabiyè, nawdéba et lamba. Désormais, le sud aussi bien que le nord, et même le centre du territoire furent relativement intégrés aux circuits économiques de la colonie. Cette politique entraîna des mutations sociales non moins importantes.

En principe, au lendemain de la seconde guerre mondiale, on devait assister, conformément aux nobles objectifs du FIDES, à un meilleur aménagement du territoire, comme l'ont souligné A. N. Goeh-Akué et K. Kouzan (2005). Malheureusement, « *loin d'avoir apporté le bien-être auquel aspiraient les masses, les investissements du FIDES furent un leurre, donnant un faux espoir aux populations... De nombreuses agglomérations sont restées enclavées, avec des voies d'accès souvent impraticables en saisons pluvieuses* ». Il en était ainsi pour Sokodé avec sa fameuse barrière en saison des pluies et l'Est-Mono, entre autres.

De façon générale, ces différents articles ont permis d'avoir une idée sur la façon dont l'espace togolais a été organisé avant et pendant la colonisation. Cette organisation du territoire est largement tributaire de l'état des voies de communication existantes. C'est en cela que ces articles sont d'une importance indéniable pour la présente étude. Toutefois, il faut préciser que

ces travaux ont bien souvent survolé la question du processus de migration et d'intégration des populations et les échanges culturels nés de l'organisation du territoire togolais par les voies de communication. C'est cet aspect de la question que ce travail vise à approfondir.

En ce qui concerne la période coloniale allemande et la politique de mise en valeur du *Schutzgebiet* Togo (le protectorat du Togo), les travaux de P. Sebald (1988) ont été consultés. Il s'agit de travaux réalisés sur la base des archives coloniales allemandes du Togo. L'auteur y a fait une large part aux infrastructures de communication. Partant de l'affirmation selon laquelle les chemins de fer ont été prioritaires à l'époque coloniale allemande, l'auteur n'a pas passé sous silence les moyens techniques, humains et financiers mis en œuvre pour construire le wharf et les trois principales lignes du chemin de fer au Togo. Les routes dit-il, n'ont été alors aménagées que pour servir de voies d'accès à ces lignes de chemin de fer. Ailleurs dans un autre article (1998), le même auteur a insisté sur le rôle prépondérant joué par la ville de Lomé dans la politique de mise en valeur.

Cette position n'est nullement en contradiction avec le point de vue de A. Ahadji (1998) qui, plutôt, enfonce le clou en soutenant que grâce à la position stratégique qu'occupait Lomé dans les circuits du commerce interafricain, cette ville deviendra plus tard le nœud gordien des itinéraires en direction de l'arrière pays.

Napo Ali, dans sa thèse d'État (1995) ainsi que dans d'autres ouvrages spécialisés, notamment ceux publiés en 1997, en 1998, et en 2004 a d'abord montré, de façon explicite, les efforts fournis par les Allemands dans la construction des routes et du chemin de fer au Togo avant de se pencher sur les insuffisances de cette politique de construction d'infrastructures de base. Selon lui, c'est une politique qui a largement marginalisé le nord en faveur du sud dit *utile*. Spécifiquement dans sa thèse, il insiste sur l'organisation traditionnelle de l'espace avant la présence allemande. Cette organisation a été possible grâce aux voies commerciales qui desservaient l'espace à l'époque. Celles-ci, ont servi de modèle pour le colonisateur lorsque vint l'heure d'aménager des voies pour la mise en valeur de la colonie. C'est dans cette logique qu'il a établi une carte sur laquelle on peut voir les orientations de ces axes commerciaux et les localités desservies. Par ailleurs, parler des voies de communication, c'est aborder également la question des moyens de transport et éventuellement, parler de la main d'œuvre ayant servi à mettre en place ces infrastructures. Ainsi, dans son ouvrage publié en 1997, l'auteur décrit le mode de transport (le portage) en vogue au début de l'ère coloniale sur l'espace togolais. Il analyse les difficultés, les exigences, les risques liés à ce type de transport. Les difficultés liées à ce mode de transport devenaient de plus en plus sérieuses avec l'entrée en jeu du

colonisateur, ce dernier devait faire recruter des porteurs pour l'aider à prendre connaissance de l'arrière-pays. Mais, au même moment que le portage continuait, poursuit-il, s'imposait la nécessité de la mise en valeur des terres utiles et le besoin de bras valides pour réaliser les travaux. Or, la mise en valeur avait pour préalable la mise en place des infrastructures de transport. Pour répondre aux exigences en main d'œuvre pour ces réalités, on dut recourir aux travailleurs du nord Togo, région considérée comme le réservoir humain du territoire. Cette politique, bien qu'ayant conduit à l'occupation des terres du centre-Togo, pose des problèmes d'ordre social, toujours d'actualité.

De façon générale, les différents ouvrages de Napo Ali, mis à part quelques reproches faits à la politique allemande de construction des routes et chemin de fer au Togo, ont fait à bien des égards, l'éloge des Allemands. Nonobstant, ce qui est intéressant et qu'on retrouve dans presque tous ces ouvrages, c'est qu'à l'époque allemande le tracé des routes et du chemin de fer a suivi, à quelques différences près, l'orientation des axes commerciaux traditionnels.

Aussi, le mémoire de maîtrise d'Allemand de K. Ahonsu (1989 : 97 ; 123) apporta-t-il une précision sur les mobiles réels de la construction d'un chemin de fer au Togo par les Allemands. Au même moment que l'auteur fait l'état de l'évolution spatio-temporelle de la construction des voies, il expose les conditions d'acquisition des terrains devant servir au tracé et apporte des détails sur le nombre des ouvriers mobilisés pour la construction des trois lignes de voie ferrée. S'agissant de l'impact du chemin de fer sur les populations togolaises, l'auteur soutient que: « La population noire a intégré, dans une large mesure, le chemin de fer dans son mode de vie ». Pour ce qui est de la compétition rail-automobile, l'auteur soutient :

« ... jusqu'en 1960, l'objectif assigné aux chemins de fer était le même: l'évacuation des produits vers la métropole. Cet objectif changera avec les indépendances. Les chemins de fer doivent jouer un rôle d'intégration du territoire. Et pour cette intégration, les différents gouvernements qui se sont succédés ont donné priorité aux routes ... ».

Bien que ce point de vue soit pertinent, il faut cependant souligner que la priorité accordée aux routes ne remonte pas aux indépendances. Elle était évidente déjà au lendemain de la crise des années 1930.

Il apparaît donc que déjà à la fin de la période coloniale allemande, le schéma du réseau des voies de communication était déjà tracé. Malheureusement, certaines de ces voies n'ont pas pu résister aux affres de la première guerre mondiale, laissant donc à l'administration suivante,

une tâche ardue en ce qui concerne la structuration du territoire. Comment se présentaient donc ces voies de communication pendant la période coloniale française ?

On sait que cette période est scindée en deux sous-périodes : une, allant de la signature des clauses du mandat à la seconde guerre mondiale, et une autre allant de 1946 à l'indépendance. Ainsi, au sujet de la politique des équipements de la France au Togo pendant la période coloniale française en général, les ouvrages foisonnent.

En effet, K. Barandao, dans sa thèse de doctorat (1987), spécifiquement dans la partie consacrée aux infrastructures de communication, a montré que la construction de ces infrastructures, surtout le réseau routier, a évolué dans le temps et dans l'espace au Togo sous mandat français. Tout comme à l'époque précédente, soutient l'auteur, le wharf continua de jouer son rôle de « poumon de l'outillage économique » avec les différentes lignes de chemin de fer censées le desservir en amont et en aval. De même, il a décrit les travaux de réfection effectués sur le rail en vue de le rendre moderne. Le projet de desserte du nord Togo par le rail, initié par les Allemands fut repris et à moitié réalisé par les Français. Il a abordé la question de la diminution des recettes fournies par le chemin de fer à partir des années 1930 et la genèse de la concurrence faite au rail par la route. Pour conclure cette partie, l'auteur a souligné que les deux réseaux se sont étendus et ont entamé leur phase de modernisation au Togo sous mandat français. Cette situation, soutient l'auteur, a conduit à un changement social certain au sein de la population togolaise dans l'entre-deux-guerres.

Le travail n'a pas pu dresser l'éventail de toutes les routes secondaires construites par le pouvoir colonial français dans l'entre-deux-guerres. C'est justement cet aspect de la question que M. A. Tebie (2002) s'est donné la peine de traiter.

Dans son travail en effet, cet auteur a dressé, de façon bien précise et, par cercle, le bilan de l'action du pouvoir colonial français au Togo en matière de routes, action qui, selon lui, a essayé de combler les lacunes ayant entaché l'œuvre allemande en la matière. À travers ce mémoire, on voit (par le prisme du réseau routier) la nouvelle organisation du territoire togolais sous domination française. Aussi l'auteur a-t-il essayé de montrer l'impact socio-économique inhérent à l'essor des routes sur la population togolaise durant la période concernée. Le chapitre réservé à cet impact socio-économique n'ayant été abordé que dans ses grandes lignes, un travail plus détaillé sur la question, celui de S. Simtokena (1997) a utilement servi.

L'auteure, avant d'aborder la partie consacrée à l'incidence socio-économique inhérente aux transports, a d'abord traité de la mise en place des infrastructures de communication. À ce niveau, il n'a pas manqué de montrer, tout comme ses prédécesseurs, le primat accordé au wharf et au chemin de fer par le pouvoir colonial. Malgré cet intérêt porté au wharf et au rail, poursuit-elle, l'exploitation du chemin de fer a commencé à révéler des tares qu'elle attribue à la concurrence qui lui est faite par la route. Cet argument paraît insuffisant, étant donné qu'il existe d'autres facteurs qui auraient conduit à cet état de choses. Aussi, l'auteure limita-t-elle le terme générique *Transport* aux seuls transports routier et ferroviaire alors qu'il existait, à l'époque, d'autres types de transport à savoir le portage, le transport fluvial, etc.

S'agissant du rôle joué par le FIDES dans le développement du réseau routier togolais au lendemain de la seconde guerre mondiale, la thèse de N. A. Goeh-Akué (1992) et le mémoire de maîtrise d'histoire de D. Byalou-Sama (1991) permettent d'en saisir la trame.

Le premier (Goeh-Akué, 1992) a abordé -dans la rubrique qui intéresse ce travail bien entendu- la question de la décrépitude du chemin de fer en démontrant, données statistiques à l'appui, la diminution progressive des recettes du chemin de fer. Cette situation a conduit à une option de la part du colonisateur : aménager l'espace à travers les routes secondaires. Aussi, lumière a-t-elle été largement faite sur les objectifs du FIDES qui ne sont autres que les objectifs coloniaux savamment peints. À travers les exposés sur les différents plans de financement du FIDES, à savoir les plans décennaux et les plans quadriennaux, il ressort clairement que les programmes du FIDES ont contribué à promouvoir les routes aux dépens de la voie ferrée dont l'exploitation était toujours déficitaire.

Pour sa part, D. Byalou-Sama (1991), dans son mémoire d'histoire dont tout le troisième chapitre est consacré aux réalisations du FIDES au Togo, a fait un exposé clair sur l'organisation et le fonctionnement dudit fonds. Son analyse confirme l'idée selon laquelle au Togo, le financement des programmes du FIDES, s'est majoritairement intéressé aux infrastructures de transport, particulièrement aux routes. Telle est également la position des mémoires de maîtrise et de DEA de A. Eho (1988 ; 1989).

Toutefois, il est hors de question de perdre de vue le fait que pendant la période tutélaire au Togo, précisément à partir des années 1950, la politique ayant pris le pas sur l'économique et le social, la politique d'équipement de la France au Togo a connu un frein. Le nationalisme togolais et les revendications sociales des nationalistes en sont les principales causes.

D'autres travaux ont montré que le privilège dont jouit le réseau routier sur le réseau ferroviaire dans la structuration de l'espace n'a pas du tout commencé au lendemain de la seconde guerre mondiale. Pour ces auteurs en effet, c'est la principale caractéristique de la période française en général. L'action du FIDES n'a fait que consacrer un processus enclenché depuis les années 1920. L'auteur pionnier d'une telle analyse, demeure R. Cornevin (1962 ; 1963 ; 1969 ; 1988). En effet, dans ses ouvrages, l'auteur a d'abord retracé les grandes lignes de la colonisation du Togo, période allemande en tête, période française ensuite. Par ailleurs, partant de la politique de mise en valeur définie par les Allemands, politique dont la réalisation est subordonnée aux voies de communication, il aborde la politique française de mise en valeur qui a privilégié le secteur routier dans la structuration du territoire togolais. Inutile de vouloir porter un regard critique sur cet ouvrage en ce qu'il manque de détails à propos des données qui sont en rapport avec le thème abordé dans ce travail, étant donné que c'est le propre de tous les ouvrages généraux. L'analyse de R. Cornevin est poursuivie plus tard par des travaux d'une équipe d'historiens chercheurs togolais, dirigée par N. L. Gayibor (1997b). En effet, abordant la question des infrastructures de transport, mention est faite de la primauté accordée au réseau routier par le pouvoir colonial français, juste au lendemain de la première guerre mondiale.

Dans la foulée des emprunts, il faut mentionner les travaux dirigés par Eugène Guernier (1951). Abordant le chapitre relatif aux routes, l'auteur fait observer qu' « avant l'arrivée des Allemands au Togo, il n'existait dans ce territoire comme dans tous les autres pays neufs d'ailleurs avant l'arrivée des Européens, aucune route... ». Sur la base de cette déclaration apparemment choquante¹, il retrace la genèse des routes au Togo avant d'aborder, de façon approfondie, la question du réseau routier au Togo français. Il procéda ensuite à la classification dudit réseau routier, classification allant des routes inter-coloniales aux chemins vicinaux, en passant par les routes coloniales. Voulant mettre en relief l'effort fourni par les Français en matière de construction de routes au Togo, E. Guernier consacre un chapitre à l'entretien, l'amélioration et l'extension du réseau routier. L'accent y est essentiellement mis sur les moyens d'entretien, le matériel de réfection et d'extension et les services qui ont en charge ces travaux. Par ailleurs, l'analyse d'E. Guernier n'a pas passé sous silence le secteur ferroviaire. Il a décrit l'infrastructure, a abordé la question de la difficulté d'exploitation du

¹ Cette déclaration, disons-nous, est choquante dans la mesure où l'auteur n'a pas du tout nuancé son point de vue. En effet, avant l'arrivée des Européens en Afrique, les populations avaient leurs réseaux commerciaux par lesquels elles se déplaçaient. Ainsi, nier par exemple, l'existence de routes dans l'espace togolais avant la colonisation, c'est refuser de croire que les populations à la base étaient intégrées dans des circuits d'échange de moyenne ou de grande portée. D'ailleurs les Allemands avaient reconnu cela à leur arrivée au Togo (Ali, 1995 ; Sebald, 1988). L'auteur aurait donc pu avoir raison si et seulement s'il précisait qu'il parle des routes au sens moderne du terme.

chemin de fer avant de montrer comment le secteur fut géré. Les commentaires enrichissants de l'auteur sur la section exploitation du chemin de fer révèlent l'un des aspects originaux de l'ouvrage. En un mot, l'ouvrage dirigé par E. Guernier a beaucoup situé ce travail en dépit des différentes marques de partialité qu'on peut lui reprocher.

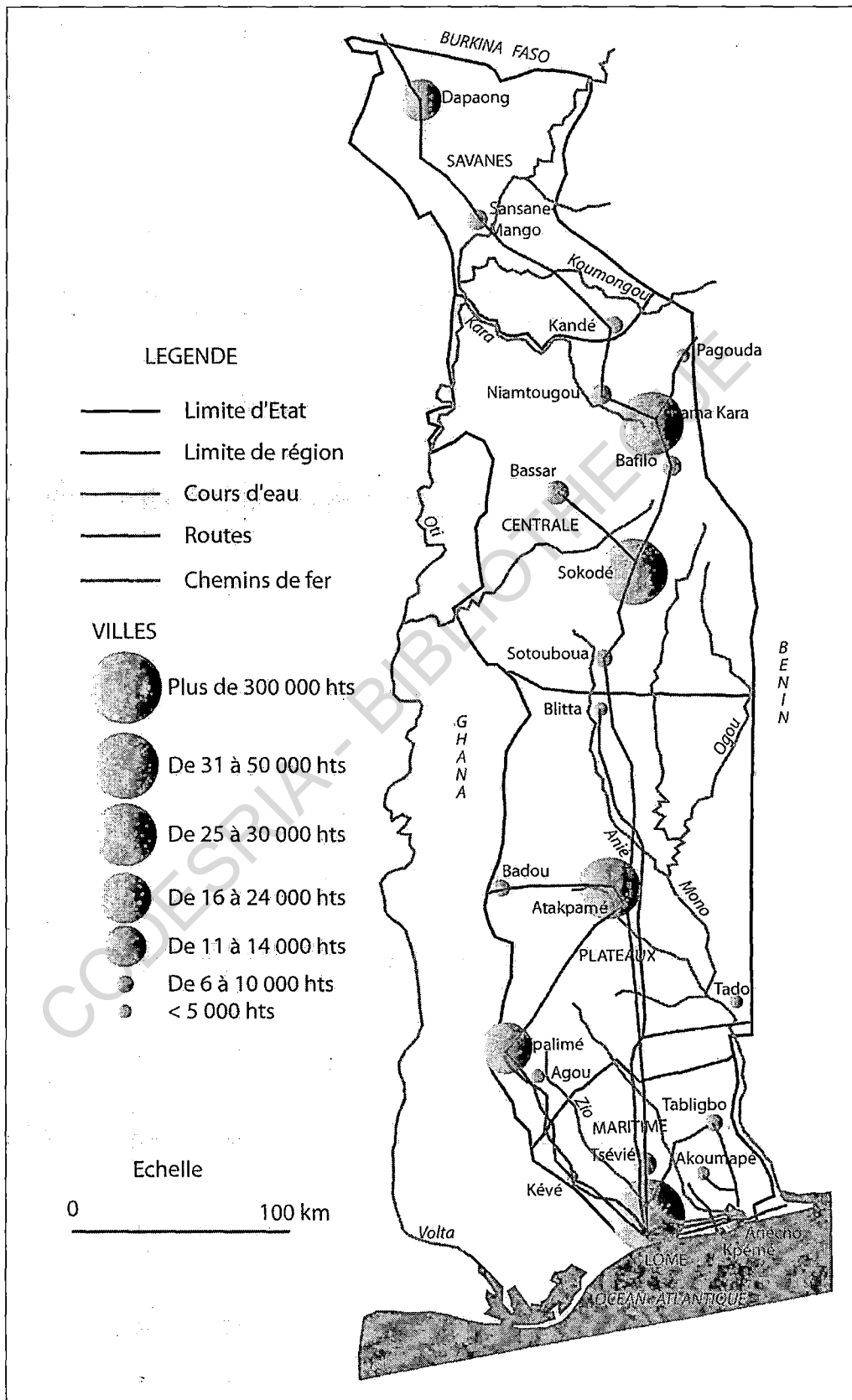
Dans son mémoire de DEA d'histoire (1999), K. Kouzan a posé le problème de l'équipement au Togo français à travers l'adduction d'eau de Lomé et de ses environs. Citant S. Amin (1971: 9) qui accuse la colonisation comme étant le principal facteur ayant bloqué le développement de l'Afrique, l'auteur s'interroge : « Est-ce à dire que tout est négatif dans l'œuvre coloniale? » À cette question, il répond par la négation en prenant comme preuves les équipements socio-collectifs installés au Togo pendant la période coloniale. Cette analyse est poursuivie dans sa thèse (2006). Ces travaux, bien que n'abordant pas la question des infrastructures de transport, ont contribué à recadrer le sujet dans le contexte général de la politique de mise en place des équipements au Togo pendant la période coloniale.

Les mémoires de J. I. Videha (2005) et de S. Egah (2001) ont servi de guide en ce qui concerne respectivement la dynamique socio-économique à laquelle peuvent conduire les infrastructures de base notamment le port et comment les transports peuvent organiser l'espace. À ce dernier niveau, S. Egah (2001 : 81) soutient :

« Les transports demeurent l'élément cardinal d'intégration spatiale et sociale. En effet, la mise en place d'infrastructures de transport et la diffusion de moyens de déplacement comme la voiture, le train, la moto... contribuent au renforcement de cette intégration en rendant possible l'exportation de biens issus de productions locales sur d'autres marchés, qu'ils soient localisés dans un périmètre proche ou lointain ».

Dans cette logique, on peut affirmer que les voies de communication terrestres ont su, assez efficacement, organiser l'espace togolais et impulser une certaine dynamique socioéconomique au niveau de plusieurs agglomérations, aussi bien sur la côte qu'à l'intérieur du territoire, déjà vers la fin des années 1970. L'importance des principales agglomérations desservies par ces infrastructures de transport en est une preuve. C'est ce qui transparaît sur la carte de la page suivante.

Carte n° 2 : Voies de communication et dynamique des agglomérations au Togo au début des années 1980



Source : Tsigbé, 2009.

L'approche de l'auteur sus-cité est partagée par B. Bilanté (2001) et M. L. Djoba (2003). Selon eux, l'organisation de l'espace n'est pas fortuite. Les localités, l'habitat, les services, les centres commerciaux et de loisir ne sont pas disloqués mais, soudés entre eux par des traits d'union que sont les voies de communication. Ces dernières doivent répondre aux besoins du trafic et des échanges.

Ces différentes analyses sont assez pertinentes. Seulement, les travaux demeurent des monographies, avec une approche purement géographique. Cela justifie la raison d'être de la présente étude dont le champ s'étend à l'échelle nationale, avec une approche pluridisciplinaire, d'une profondeur historique relative.

L'avènement de la colonisation, la construction des voies de communication dans le but de soutenir la mise en valeur et l'utilisation que les populations en ont faite, ont conduit à des mutations socioéconomiques que plusieurs auteurs ont étudiées.

Les travaux de E. Gu-Konu (2003 ; 2005) sont une réflexion sur les mutations du monde rural togolais pendant la colonisation (1884-1960). De l'avis de l'auteur, l'ordre colonial a bouleversé, à travers les innovations introduites, l'organisation spatiale et les logiques paysannes de l'espace togolais. Au rang de ces innovations, on peut citer les stations d'agriculture, les fermes-écoles et les centres pilotes. La restructuration des logiques agraires par le colonisateur n'est pas restée sans conséquences. Elle a favorisé le passage d'une économie de subsistance à une économie de traite. Ces mutations ont marqué, de façon indélébile, le monde rural togolais au point même qu'il est difficile à l'État postcolonial de s'en départir. Cette réalité amène l'auteur à affirmer : « la décolonisation fut un changement dans la continuité et non une rupture d'avec le passé colonial ». (Gu-Konu, 2005 : 72).

Cette analyse qui n'est qu'une critique de la politique coloniale de mise en valeur du territoire togolais permet de comprendre les origines profondes des difficultés de développement auxquelles se trouve confronté le Togo, depuis l'indépendance jusqu'à nos jours. Ces travaux, du fait qu'ils traitent des thèmes comme "l'organisation spatiale avant la colonisation", "l'introduction et la diffusion des innovations", "les mutations spatiales induites par les innovations", intéresse particulièrement cette étude dans la mesure où les voies de communication ont joué un rôle de premier plan dans la mise en place de ces nouvelles structures. Seulement dans l'analyse, il n'est pas suffisamment démontré que les voies de communication constituent aussi, pendant la période coloniale, une innovation majeure ayant conduit aux mutations du monde rural.

Les réalisations de la période postcoloniale n'ont pas donné lieu à de nombreuses publications. En dehors des mémoires de maîtrise en géographie (Abaya, 1991 ; Poyoda, 2001 ; Dandonougbo, 2001), en sociologie (Yawatchame, 2002), en histoire (Tsigbé, 2005), l'essentiel des informations provient des documents relatifs aux plans quinquennaux de développement économique et social, des rapports officiels des organismes internationaux, notamment la Banque mondiale, le FMI, l'UE, etc. Très souvent, ces rapports, soucieux de rester dans un cadre normatif, abordent les questions dans la généralité, accordant plus d'importance à l'économique qu'au social. D'où la nécessité d'aller sur le terrain pour recueillir des informations auprès des personnes-ressources.

La mise en place des infrastructures de transport a favorisé la mobilité des personnes et la circulation des biens. La notion de mobilité ayant également retenu l'attention des chercheurs, il est important de passer en revue les principaux travaux scientifiques réalisés dans ce cadre.

- *Les différentes approches de la notion de mobilité dans la littérature*

Le concept de *mobilité* est une construction des sociologues. Selon eux, « *la mobilité spatiale est un phénomène social total, c'est-à-dire qu'elle n'est jamais seulement qu'un déplacement mais toujours une action au cœur des processus sociaux de fonctionnement et de changement* » (Bassand, 1986 : 25). En effet, Déjà en 1908, M. Weber (étudié par Dietrich) initiait des enquêtes sur la mobilité des travailleurs dans diverses industries. Il voulait alors explorer une piste pour comprendre « comment les grands établissements industriels déterminent, grâce à leurs propriétés immanentes, la nature des hommes, et quel sort (professionnel et indirectement, extraprofessionnel) ils leur infligent » (Weber, p. 37 ; trad. Dietrich). C'est donc dans la perspective de l'action sociale que M. Weber aborde le phénomène de la mobilité en partant des conditions sociales de celle-ci. Pour W. Dietrich (1988 : 19), « *l'intérêt de la démarche webérienne est double. Premièrement, parce que l'auteur éclaire les conditions institutionnelles et organisationnelles qui se trouvent à l'origine de la mobilité. Deuxièmement, parce qu'il aborde la mobilité à travers ses formes multiples* ». Weber situe les déterminants de la mobilité à deux principaux niveaux, à savoir l'aptitude individuelle à la mobilité et les conditions proprement organisationnelles et politico-institutionnelles. C'est donc à partir de ces déterminants que Weber invite à « traiter la mobilité comme un processus social dont l'analyse appropriée fait appel aux dimensions de l'action collective » (Dietrich, 1988 : 21).

À la suite de Weber, c'est au sociologue américain d'origine russe Pitirim Sorokin (1889-1968) qu'on doit les réflexions approfondies afférentes à la notion de mobilité. Son ouvrage *Social Mobility* (1927) dont la réédition *Social and Cultural Mobility* fut publiée en 1959 peut être tenu pour fondement des travaux ultérieurs sur ce thème. Cet auteur définit la mobilité sociale comme « le phénomène du déplacement d'individus dans l'espace social ».

À partir de la définition que propose P. Sorokin à la mobilité sociale, D. Merllie et J. Prevot (1997 : 16) ont fait des analyses pertinentes. Selon ces auteurs :

« La mobilité sociale illustre la permanence du modèle de la mécanique classique dans les sciences sociales. Le terme même de mobilité suppose des éléments donnés dans le temps et dans un espace. Les éléments peuvent être des individus ou des groupes d'individus, le temps est celui des vies individuelles ou de la succession des générations, l'espace est la société ».

Ils estiment que la mobilité, qu'elle soit géographique ou de toute autre nature, ne peut que se réaliser dans un espace social : « si la mobilité peut être géographique, affirment les auteurs, le déplacement dans un espace physique n'est qu'une métaphore pour désigner celui qui peut se déployer dans un "espace social" ». Partant de l'analogie avec la mécanique qui étudie les conditions de déplacement d'un mobile dans l'espace en fonction de « champs de forces » auxquelles il est soumis et, à quoi peuvent s'opposer des forces de frottement, Merllie et Prevot observent que l'idée de mobilité sociale débouche forcément sur celle de trajectoires effectuées par les individus sous l'action de champs de forces sociales. Du point de vue des auteurs, la portée heuristique de l'analogie suppose le contrôle de son caractère métaphorique. Pour mieux comprendre et expliquer leur position, ils affirment par exemple que, « si mobilité renvoie d'abord à la position dans un espace, il faut préciser que son étude recouvre tout autant l'immobilité que la mobilité, ce qui fait frein que ce qui propulse » (Merllie et Prevot, 1997 : 16). En d'autres termes, on ne peut étudier la mobilité que par rapport à l'immobilité, ce qui est tout à fait évident.

Si pour plusieurs auteurs, l'espace social est le cadre idéal dans lequel doit se réaliser la mobilité spatiale, d'autres sont allés loin jusqu'à affirmer que la mobilité sociale est héréditaire. « La mobilité sociale se transmet de père en fils » déclare P. Lapie (1911 : 91). Cette position est la même que celle de Platon dans *La République III* (1983, trad. Victor Cousin).

Il est donc intéressant de savoir que les premiers travaux réalisés sur la thématique de la mobilité ont abordé le versant social, c'est-à-dire, la mobilité sociale. Ce n'est qu'après que la

mobilité spatiale a été étudiée. En dépit de ce décalage d'intérêt à l'un et l'autre des versants de la question, il est important de préciser que mobilité sociale et mobilité spatiale ou géographique sont intimement liées. « La mobilité spatiale apparaît [...] comme un corollaire de la mobilité sociale ou inversement » affirmaient H. Bastide et A. Girard (1974). Le premier désigne le changement du cadre de vie et le second, le changement du statut socioprofessionnel. Nous disons que ces deux notions sont liées du fait que de nos jours, le désir de changer son statut socioprofessionnel amène l'homme à changer de cadre de vie, en se lançant dans le phénomène migratoire. Du coup, on ne peut parler de la mobilité spatiale, géographique ou même résidentielle sans parler des migrations (Brun, 1992). Par rapport à cette donnée, les récents travaux sur la mobilité prennent en compte la notion de migration en s'inscrivant dans la thématique générale des migrations internationales.

À ce sujet, C. W. de Wenden (2001 : 5) affirme sans ambages : « *Si la mobilité est aussi vieille que l'humanité, elle a changé d'échelle depuis quelques décennies, avec la vitesse des transports, l'avènement d'une culture planétaire, la mondialisation de l'économie, le rétrécissement de la planète* ». Dans son article intitulé "Un essai de typologie des nouvelles mobilités", l'auteure, après avoir mis en lumière les anciennes pratiques de mobilité, revient sur les pratiques migratoires qui veulent que, à la différence du XIX^e siècle, les migrants proviennent de moins en moins des régions rurales et surpeuplées, et davantage de régions urbaines à démographie en baisse. Elle observe que déjà avec E. Kant dans son *Projet de paix perpétuelle* publié en 1795, quelques typologies ont été proposées au sujet des migrations des populations. Kant distinguait entre "le droit de visite" et le "droit d'être admis au foyer domestique". À la suite de Kant, affirme l'auteure, des géographes, des juristes, des démographes, des politologues s'y sont aussi essayés. Dans la foulée de ces spécialistes, de Wenden s'intéresse particulièrement à Gérard-François Dumont (1995 : 223) ; ce dernier propose plusieurs classements, mieux, une typologie spatiale en 5 types : allers, retours, allers-retours, rémigration, indéterminé-nomadisme ou vagabondage. Cette typologie peut aussi être déclinée en fonction des frontières, en quatre types : transfrontalière, internationale, régionale, intercontinentale – diasporas. À partir de ces types, affirme de Wenden, se construisent des systèmes migratoires. Cependant, observe l'auteure (op. cit, p. 11), une autre typologie peut être établie suivant les logiques migratoires : économiques (migrations entrepreneuriales, techniques, liées à l'environnement- souvent pour échapper à des catastrophes naturelles ou écologiques-, provoqués par des déséquilibres démographiques ou économiques), démographiques (migration familiale, de jeunes, de retraités), politiques (mouvements de réfugiés, migrations coloniales ou héritées de "couples migratoires", rapatriements), etc. Il est

donc établi que nous sommes dans « un monde en mobilité » (Auba, 1993). En résumé, l'analyse de cette auteure permet, d'une part, de concilier les notions de mobilité et de migration ; d'autre part, elle contribue à établir une typologie des mouvements de populations à partir du schéma proposé par G.-F. Dumont (1995).

Dans le même ordre de la mobilité internationale, M. Poinard (2003 : 78-79) analyse, en s'appuyant sur l'histoire, les grands mouvements qui font de la méditerranée une région qui ne cesse d'attirer et de rejeter les hommes, les contraignant parfois à l'exil. Selon lui, la méditerranée est devenue de nos jours « une région emblématique des phénomènes de mobilité dans un monde où la sédentarité s'efface et où la migration est devenue la "multinationale du pauvre" ». Du point de vue de l'auteur, la première forme de mobilité observée dans la méditerranée résulte de l'attraction urbaine, car au fond, soutient-il, c'est la ville qui apporte la première forme de civilité. Pour lui, la société contemporaine est par excellence une société de mobilités.

De cet ouvrage, il se dégage deux dimensions du phénomène "mobilitaire" : d'une part, la demande en main d'œuvre de plus en plus importante à l'échelle de la planète, d'autre part, l'irruption de la mondialisation qui fait qu'on ne peut plus vivre en vase clos. C'est en cela que l'alinéa 1 de l'article 13 de la Déclaration universelle des droits de l'Homme qui dispose : « Toute personne a le droit de circuler librement et de choisir sa résidence à l'intérieur d'un État » a tout son sens.

L'effet de la mondialisation sur la mobilité des personnes a également retenu l'attention de J. Urry (2005). En effet, dans son ouvrage intitulé *La Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la Sociologie ?* Urry lance une sorte de manifeste pour une sociologie des mobilités. Selon l'auteur, « il s'agit de tourner la page de la sociologie de Durkheim, Marx ou Weber, à travers une reformulation des objets, méthodes et questionnements de la discipline propres à assurer son emprise sur le XXI^e siècle ». À travers le jeu de la métaphore du mouvement, l'auteur démontre que le monde est devenu une planète de mobilité qu'on retrouve dans tous les secteurs de la vie. En fait, Urry s'insère dans les travaux de chercheurs qui, avant lui, ont utilisé la même métaphore du mouvement pour expliquer la place des déplacements de populations dans le village planétaire né de la mondialisation.

L'une des premières métaphores est utilisée par Z. Bauman (1993). Ce dernier parle de "nomades postmodernes" tandis que G. Deleuze et F. Guattari (1980 : 471-474) s'étendent sur la signification des nomades pour la machine de guerre des États auxquels ils sont extérieurs. Pour ces auteurs, le nomade serait caractéristique d'une société déterritorialisée, faite de lignes

de fuite et non de points ou de nœuds. Ils affirment à ce sujet : « *le nomade n'a pas de points, de trajets ni de terre... Si le nomade peut être appelé le Déterritorialisé par excellence, c'est parce que la reterritorialisation ne se fait pas après comme chez les migrants* ». P. Virilio (1977 : 21-22) pour sa part, parle de l'État comme polis "police" : « les portes de la cité, ses octrois et ses douanes sont des barrages à la fluidité des masses, à la puissance de pénétration des meutes migratrices ».

Le nomadisme va de paire avec le fait que l'écriture universitaire et politique peut elle-même être envisagée comme un voyage. « Qui veut théoriser quitte son chez soi et se déplace » (Urry, 2005 : 41). Selon G. Van den Abbeele (1980), le théoricien n'a pas de *home*, de point fixe dont il partirait pour y revenir. Le théoricien serait celui qui voyage et espère, qui n'est ni chez lui, ni absent de chez lui.

Par ailleurs, le nomadisme implique la mobilité virtuelle et le déplacement d'objets. Parlant des réalités de la mondialisation, T. Makimoto et D. Manners (1997 : 2-6) affirment que nous sommes entrés dans une nouvelle ère nomade. Au cours de la prochaine décennie, affirment-ils, la miniaturisation permettra de porter la plupart des équipements de bureau ou de la maison sur sa personne ou dans un petit sac, de sorte que ceux qui auront les moyens d'acheter de tels produits seront « géographiquement indépendants ». Ces gens seront libres de vivre où ils veulent et de voyager partout où ils veulent. Ils seront obligés de se poser la question suivante : sont-ils des colons ou alors des nomades globaux.

Dans le cadre des mouvements à l'échelle de la planète, une analyse pertinente est faite par A. Mol et J. Law (1994 : 643 ; 660). S'appuyant sur la théorie de la circulation du sang qui, dans son parcours n'est bloqué par aucune barrière, ces auteurs affirment, s'agissant de ces fluides qui circulent :

« *La différence entre un lieu et un autre n'est marquée ni par des frontières ni par des relations. Au lieu de cela, les frontières peuvent aller et venir, se faire poreuses ou disparaître tout à fait, tandis que les relations peuvent se transformer sans discontinuité. Parfois donc, l'espace social se comporte comme un fluide* » [...] « *Un monde fluide, est un monde de mélanges* ».

Il est révélateur de constater qu'à travers des exemples aussi banaux que le nomadisme, l'écriture universitaire et politique, la théorie de la circulation du sang, etc., ces auteurs sont parvenus à montrer qu'aujourd'hui, la percée de la mondialisation doit pouvoir permettre de voyager ou de se déplacer et de s'installer au lieu de son choix. Dans cette propension générale

à la mobilité, les États-nations doivent progressivement s'effacer, de même que les frontières, pour que l'espace social « se comporte comme un fluide ». Ces théories relancent naturellement le débat sur les phénomènes migratoires internationaux et la question des immigrants clandestins faisant objet d'un lynchage médiatique de nos jours.

C'est justement cet aspect de la question que des chercheurs du groupe « Migrinter » de Paris 7- Denis Diderot ont étudié. En effet, dans un ouvrage collectif intitulé *Circulation et mobilité dans la migration internationale* sous la direction de E. Guerassimoff (2004), les auteurs ont montré les différentes approches de la question surtout en France, dès les années 1980 jusqu'aux années 2000, en soulignant tout de même que ce sont les chercheurs anglo-saxons qui sont les pionniers dans ce domaine de recherche. Ces derniers ont proposé des modèles pour comprendre et expliquer les interactions des hommes dans l'espace.

Au rang de ces chercheurs anglo-saxons, on peut citer, entre autres, Alan Voorhes (1959) et T. Hägerstrand (1970). Le premier a le mérite d'avoir proposé aux USA, des modèles de prévision à long terme des niveaux de demande entre zones. Ces modèles ont contribué à répondre à l'éternelle question posée par les administrations des transports : quels niveaux d'échanges, aujourd'hui et plus encore demain, entre quartiers d'une même aire métropolitaine ? Grâce à son succès, la méthode de Voorhes a fait des émules : elle « sera utilisée un peu partout dans le monde par des administrations, surtout routières, engagées dans des investissements lourds pour lesquels un propos très agrégé sur les flux, les migrations alternantes et leur caractère prédéterminé étaient suffisants » (Massot et Orfeuil, 2005 : 85). Quant au second auteur, il a cherché à représenter ce que peuvent faire les individus en fonction de la distribution des activités sur le territoire, mais aussi de leur situation propre, ou même des changements dans leur situation, à savoir dotation en moyens de transport, rôles familiaux et sociaux générateurs de contraintes spatio-temporelles et aptitudes à lever partiellement ces contraintes par chaînage de déplacements, regroupement d'activités, etc. L'apport de ces auteurs anglais, bien qu'axé sur la mobilité urbaine, est essentiel dans la compréhension de tel ou tel aspect de la problématique très complexe, aux approches multiformes, de la formation et la dynamique de la mobilité dans sa globalité.

C'est donc à la suite des Anglo-saxons que les auteurs français se sont essayés à la question. Ceux-ci ont plutôt abordé la question sous l'angle des migrations internationales. C'est dans ce contexte et, voulant montrer l'évolution des recherches en France afférentes à cette question que Guerassimoff (2004 : 7-8) note avec pertinence :

« *L'expression circulation migratoire apparaît dans les années 1980 en France pour décrire des phénomènes de mobilité internationale qui se sont complexifiés. En 1997, des chercheurs de "Migrinter", sous la direction de E. Ma Mung publiaient une étude sur le "concept et la pratique effective de la circulation migratoire". Le concept s'inscrit alors dans la continuité des notions de champ et d'espace migratoires mises au point par certains chercheurs¹ pour dépasser la dichotomie existant sur les sociétés d'installation organisées autour de problématiques de l'intégration et ceux s'intéressant aux pays d'origine, centrés sur la question du développement* ».

C'est dans cette perspective que D. Gary-Toukara écrit son article intitulé "Circulation migratoire et abolition des frontières. Quand le Mali (Ex-soudan) regarde vers la mer, les migrants conquièrent « l'outre mer » (1933-1974)". Publié dans le collectif ci-dessus, cet article retrace les destinations des migrants maliens. Ceux-ci, préféraient, pendant longtemps les pays de l'AOF. C'était pendant la période coloniale où l'administration encourageait des migrations de travail des pays du sahel en direction du Sénégal pour la mise en valeur de son bassin arachidier. Avec la mise en chantier de l'Office du Niger, il était question de réorienter ce flux migratoire. Mais, les migrants qui ont déjà intégré des réseaux de migrants ont du mal à s'y adapter. L'ouverture du port d'Abidjan (1950) a fini par orienter le flux migratoire vers la Côte d'Ivoire, et vers l'Afrique centrale ; plus tard, ils étaient amenés à tenter leur chance au "pays des Blancs".

En réalité, les migrations interafricaines remontent à la période précoloniale. C'est ce qu'affirme P. D. Fall (2006 : 235) : « *Jadis fondé sur la complémentarité régionale, les flux migratoires repérés à l'échelle ouest-africaine remontent à la période précoloniale. Ils sont calqués sur les axes d'échanges traditionnels qui ont été revus et corrigés à la faveur des projets coloniaux* ». Même pendant la période coloniale, l'institution des ensembles sous-régionaux à l'instar de l'AOF et l'AEF a contribué à ce type de migration. Léopold Sédar Senghor, préfaçant l'ouvrage de Joseph-Roger Benoist (1979) intitulé *La balkanisation de l'Afrique occidentale française*, faisait observer :

« [...] *l'A.O.F. était une réalité vivante dans l'esprit et dans le cœur de ses habitants : fonctionnaires qui servaient indifféremment dans ses huit territoires, étudiants qui se retrouvaient à l'École normale William-Ponty d'abord, puis à l'Université de Dakar,*

¹ La notion de champ migratoire est définie par exemple par Gildas Simon, comme une aire d'extension des migrations d'une population donnée, à l'image d'un champ magnétique, un espace dans lequel ladite population construit un ou des réseaux de relation. Simon G. *L'espace des travailleurs tunisiens en France (Structures et fonctionnement d'un champ migratoire international)*, Thèse d'Etat de géographie, Université de Poitiers, 2 vol., 657 p. dactylo.

commerçants qui ignoraient les frontières, travailleurs qui trouvaient à s'employer facilement dans les pays voisins, syndicalistes et hommes politiques, enfin, qui se retrouvaient fréquemment à la faveur des réunions de leurs organisations fédérales ».

On peut multiplier les exemples. Ce qu'il convient de retenir sur cette littérature relativement dense sur les questions de mobilité, c'est que les mutations induites par la révolution des transports et l'expansion du capitalisme comme mode de production ont fait que le rapport de l'homme à son environnement a foncièrement changé. Désormais, l'homme est devenu un '*perpetum mobile*'. L'une des figures de proue de l'écologie urbaine (l'École de Chicago¹), R. D. McKenzie (2004 : 228), l'a si bien souligné :

« Du point de vue social, inutile d'insister sur les principales causes des migrations intercommunautaires. Le passage brutal d'une société à prédominance agricole à une société à prédominance industrielle a entraîné une mobilité de la vie sociale inconnue auparavant. Tant que la terre était la principale source du revenu, l'homme était contraint à la stabilité dans une localité définie. Avec le développement du régime capitaliste moderne, sa présence n'est plus indispensable pour assurer la productivité ou la sécurité de sa propriété. [...] Ainsi, il est libre, si tel est son désir, de mener une vie nomade ».

S'inscrivant dans une approche similaire, des travaux portant sur les mouvements de la population au Togo ont montré comment la colonisation, en favorisant l'introduction de l'économie monétarisée dans un milieu où l'on ne connaissait que l'économie de subsistance, a contribué à la mobilité des populations.

Les travaux de B. Lucien-Brun (1974), B. Lucien-Brun et A.-M. Pillet-Schwartz (1987) analysent comment la mise en valeur des terres dites neuves du centre-Togo a donné lieu, pendant la période coloniale à une émigration dite dirigée des Kabiyè-Losso vers la région comprise *grosso-modo* entre Sokodé et Notsè. Dans le même ordre d'idée, R. Cornevin (1988)

¹ Créée en 1892, l'Université de Chicago avait pour mission de « *devenir une institution de grande envergure qui accorderait une place importante à la recherche, s'ouvrirait sur le monde non académique et contribuerait scientifiquement au traitement des problèmes de société* ». Pour atteindre cet objectif, plusieurs écoles y virent le jour, notamment la sociologie, l'architecture, l'économie, ... Dans la foulée de ces écoles, une dite de "l'écologie urbaine" émergea au sein du département d'anthropologie et de sociologie de ladite université. Ayant connu sa période de gloire dans les années 1920-1930, l'École de Chicago dont les principaux tenants originels étaient l'anthropologue William Thomas, les sociologues Robert Park, Louis Wirth, Roderick McKenzie... et des géographes, notamment Ernest Burgess, s'est attachée « *à décrire et à comprendre les changements sociaux et culturels considérables qui accompagnaient la spectaculaire croissance des villes américaines, et en tout premier lieu de Chicago* » (Grafmeyer, 2004 : I-II). La pertinence des analyses de ces auteurs a contribué à réorienter et à révolutionner les études urbaines, d'abord aux États-Unis, ensuite dans les autres parties du monde.

analyse comment, à la faveur de l'économie de plantation, la région des Plateaux est prise d'assaut par les populations venues du centre et du nord Togo.

Au même moment, dans le Litimé, on assiste à un type de migration ne touchant que les populations originaires des localités et rythmée par les saisons de travaux d'entretien et de récolte du café-cacao. C'est ce que précisent les travaux de Mayeden (1992) et d'Essilivi (1996). De même, dans son article intitulé "Mobilité rurale autour d'une petite ville : l'exemple de Badou en zone de plantation cacaoyère au Togo", G. Nyassogbo (2006) montre avec pertinence les relations qui lient la localité de Badou et son arrière-pays. Selon l'auteur, le dynamisme social et économique de la petite ville de Badou, la richesse de l'arrière-pays rural ainsi que l'existence des voies et moyens de communication sont autant de facteurs qui favorisent l'intensité de ces relations.

Dans sa réflexion sur les mutations quantitatives et spatiales de la population togolaise, G. Nyassogbo (2005) expose, avec clarté, les différents types de migrations que connaissent les populations togolaises. Au rang des migrations internes, la colonisation des terres neuves du centre-Togo par les Kabiyè et les Nawdéba (migration faite majoritairement pendant la colonisation) vient en tête de liste devant les migrations agricoles en direction du sud-ouest des Plateaux, les migrations non-agricoles, l'exode rural, etc. Ces différentes migrations, surtout celles destinées à la colonisation des terres neuves n'ont pas abouti à une fusion des ethnies transférées. Cette situation pose de nos jours, des problèmes sociaux dans les milieux concernés.

Pour E. Assima-Kpatcha (2004), la mobilité des populations du nord Togo observée pendant la période coloniale est largement tributaire de la notion du travail et du salariat que le colonisateur a contribué à développer dans toute la colonie togolaise. Ainsi, le souci de trouver un travail rémunérateur afin de pouvoir honorer ses engagements fiscaux a conduit le natif du nord à descendre dans les régions du sud (le sud-ouest notamment selon V. Dupont -1986-) pour vendre sa force physique dans les plantations contre un relatif maigre salaire. Cette situation a débouché, affirme l'auteur, sur un certain brassage ethnique qui ne se fit malheureusement pas sans tensions sociales.

Les migrations se sont surtout orientées vers les centres urbains, pour des raisons déjà évoquées. La question de l'urbanisation a également retenu l'attention des chercheurs. Y. Marguerat (1985 ; 1988 ; 1994, etc.), A. N. Goeh-Akué (2000) G. Nyassogbo et Y. Marguerat (2005)..., ont montré comment déjà à l'époque précoloniale, il existait des villes sur l'espace de l'actuel Togo, aussi bien au sud comme au nord. De l'avis des auteurs, ce sont les "routes de

la cola" qui, au XVIII^{ème} siècle et surtout au XIX^{ème} siècle, ont organisé l'espace dans la partie septentrionale du territoire. À l'époque coloniale, le prestige de ces anciens centres urbains a été renforcé à travers les fonctions administratives et/ou politiques que ces derniers devaient jouer. Aussi, de nouvelles villes furent-elles créées *ex-nihilo* toujours pour des besoins administratifs. La desserte de ces localités par des voies de communication, d'une part, et leur dotation en équipements, d'autre part, ont fait d'elles, des pôles d'attrait pour les populations environnantes. Dans ces villes, on assiste à l'émergence de nouvelles couches sociales et à un certain brassage socioculturel. C'est ce qu'a montré Goeh-Akué dans ses travaux sur Atakpamé (1999) et sur Lomé (1998).

Les migrations de travail ne se sont pas seulement réalisées à l'intérieur du Togo. Elles ont également conduit nombre de Togolais vers des destinations aussi proches que lointaines. C'est ce que soulignent M. Aduayom (1975) ; J.-M. Gibbal (1982) ; D. Pontié (1982).

De façon générale, comme on peut le remarquer, le couple transport/mobilité est un domaine de recherche très vaste. Il serait impossible de passer en revue tous les chercheurs et théoriciens qui ont consacré leurs travaux à ce domaine. Dans les détails des chapitres du présent travail, les travaux d'autres auteurs seront utilisés pour étayer l'argumentaire en cours. Pour l'heure, les travaux répertoriés et présentés ici suffisent, de notre point de vue, pour aider à mieux situer notre problématique. Il serait donc très malhonnête de prétendre que le terrain de recherche est en friche. Seulement, les approches diffèrent d'un auteur à un autre, selon qu'il soit d'une discipline ou d'une autre. Aussi, aucun travail antérieur portant sur le Togo n'a tenté l'aventure qui est la nôtre, celle de mener une réflexion sur l'articulation entre les infrastructures de transport et la mobilité subséquente. Au demeurant, le problème posé par ce sujet n'a été abordé que partiellement par les devanciers. Les résultats auxquels parviendra cette recherche contribueront sans doute à compléter et à renforcer les connaissances existantes sur la question.

Les différentes approches de la question ainsi exposées, il importe à présent de situer la problématique que soulève le sujet par rapport aux travaux antérieurs.

- **La problématique du sujet**

Introduisant leur article intitulé : «La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale », Marie-Hélène Massot et Jean-Pierre Orfeuil (2005 : 82) observent avec pertinence :

« La mobilité occupe une place centrale dans les pratiques, les attentes et les imaginaires contemporains, et sur une palette si diverse de registres qu'elle devient fédératrice d'un sentiment de changement de société. En témoignent par exemple le goût des jeunes pour les "villes qui bougent", l'explosion des prothèses nomades et des "solutions mobilité" de l'industrie des NTIC, la croissance d'un tourisme international qui rend toute destination accessible aux moins acculturés, le rêve éveillé d'un marché du travail plus flexible par de nombreux employeurs, la flexibilité des personnalités d'individus "hors sol", ou d'"individus trajectoires, engagés dans des relations éphémères, etc. ».

Ce point de vue confirme celui de certains auteurs qui estiment que, de nos jours, les mouvements des populations, favorisés par la révolution des transports, sont un phénomène social au cœur des débats et sont fortement médiatisés. Dans son ouvrage *Questions of Travel*, largement commenté par John Urry (2005), C. Kaplan (1996 : 9) raconte que sa "famille" étendue est dispersée à travers les États-Unis et sur plusieurs continents. Face à cette réalité, voyager était pour elle « inévitable, incontestable et toujours nécessaire pour la famille, l'amour et l'amitié, comme pour le travail ». Ailleurs, P. Prato et G. Triverno (1985) montrent comment les transports sont devenus aujourd'hui l'activité principale de l'existence humaine.

En effet, comme le souligne si bien Urry (2005 : 62), se déplacer semble toujours nécessaire pour la vie de famille, les loisirs et l'amitié, comme pour le travail et la sécurité. Ces dernières années, à l'échelle de la planète, les dimensions du phénomène deviennent de plus en plus stupéfiantes. Chaque année, on dénombre 600 millions d'arrivées de voyageurs internationaux (comparées à 25 millions en 1950) ; à chaque instant, 300 000 passagers survolent les États-Unis en avion ; on construit chaque année un demi-million de chambres d'hôtel à travers le monde ; et à l'échelle de la planète, il y a une voiture pour 8,6 personnes (Kaplan, 1996 : 101). Avec ces chiffres assez impressionnants, les voyages internationaux comptent aujourd'hui pour un douzième du commerce mondial. Ils constituent, selon l'organisation mondiale du tourisme, le plus important mouvement transfrontalier dans toute l'histoire de l'humanité. C'est dire combien "pouvoir se déplacer" est devenu aujourd'hui indispensable. Cependant, si les questions de mobilité internationale ont pris aujourd'hui des proportions considérables, il n'en demeure pas moins évident qu'à l'intérieur des pays, elles soient également en forte progression.

Commencés au Togo, comme partout ailleurs dans les colonies pendant la période coloniale à la faveur des programmes d'infrastructures, les mouvements massifs des populations (Barou, 2000) se sont poursuivis pendant la période postcoloniale. Alors, la

propension à la mobilité s'est vue systématisée, en marge du développement des voies de communication, par l'article 22 de la constitution togolaise. Selon cet article :

*« Tout citoyen togolais a le droit de circuler librement et de s'établir sur le territoire national en tout point de son choix dans les conditions définies par la loi ou par la coutume locale. Aucun Togolais ne peut être privé du droit d'entrée au Togo ou d'en sortir ; [...] »*¹.

Au nom de ce principe, on observe ces dernières années, au sein de la population togolaise, une forte tendance à la mobilité, aussi bien vers les villes, vers les milieux ruraux que vers l'étranger. Par exemple, le recensement général de 1981 a montré que 21,5 % des Togolais ne résident pas dans leur préfecture de naissance. 585 000 personnes se sont déplacées entre 1970 et 1981, dont 185 000 à Lomé et 400 000 dans le reste du pays. Le même recensement indique que l'ensemble de la population urbaine s'évalue à 300 000 habitants dont vraisemblablement 180 000 à 200 000 natifs (autochtones). À l'intérieur, il est fait mention de la préfecture de Sotouboua qui a accueilli 55 000 immigrants contre 85 000 natifs, 50 000 immigrants pour l'Ogou, 40 000 pour Klouto, 30 000 pour Wawa... Inversement, la préfecture de la Kozah a vu partir 45 000 de ses natifs (sur 170 000, soit le quart), les Lacs 40 000, le Zio et le Klouto 30 000 chacun... Il y a donc eu au Togo 280 000 à 380 000 "migrants ruraux", autant que vers l'ensemble des villes². Comme on peut le constater, même si ces mouvements sont dominés par une propension certaine des ruraux vers les villes, il n'en demeure pas moins que l'inverse prend de plus en plus de l'ampleur, de même que les flux est-ouest/ ouest-est. Dans ces conditions, on peut affirmer avec Yves Marguerat (1994 : 83) que *« la répartition du peuplement, dans la plus grande partie du pays, devient moins l'héritage de mises en place anciennes que l'effet des courants migratoires massifs du XX e siècle »*.

Cette tendance à la mobilité des Togolais à la fois d'actualité et historique, trouve son explication soit dans la recherche de meilleures conditions de vie, soit dans des raisons professionnelles ou administratives ou encore dans des raisons matrimoniales. Quelles que soient les causes de ces déplacements, ils sont facilités sans doute par l'existence des infrastructures de transport et les moyens de déplacement modernes. Mais, on ne peut réellement comprendre le rôle joué par les voies de communication dans les mouvements de la population togolaise qu'en s'inscrivant dans la longue ou la moyenne durée. C'est cette dimension historique de la question qui légitime la question principale de cette recherche. Elle

¹ Titre II, article 22, alinéa 1 de La Constitution de la 4^{ème} République adoptée par Référendum le 27 septembre 1992 et promulguée le 14 octobre 1992.

² Ces chiffres sont commentés par Yves Marguerat dans un manuscrit intitulé "La place des villes dans le cheminement migratoire : un exemple de migrations kabyè à travers le Togo", disponible au Fonds documentaire de l'IRD, n° 26858.

est ainsi formulée : **en quoi les infrastructures de transport terrestres (routes et chemin de fer) ont-elles contribué à organiser l'espace togolais et à y favoriser la mobilité des populations depuis les années 1920 jusqu'aux années 1980 ?** Cette grande interrogation ne peut être réellement appréhendée qu'à travers un questionnement qui prenne en compte les différentes étapes historiques de la question.

En effet, à partir de 1920, commença la gestion du Togo sous le mandat français. La puissance mandataire entreprit, dès 1922, de réorganiser le territoire en y améliorant l'état du réseau des voies de communication terrestres héritées de la défunte administration allemande, afin de faciliter sa mise en valeur. Au même moment, se développèrent, à travers le resserrement du maillage administratif, des pôles politico-administratifs et économiques. En structurant l'espace, ces infrastructures ont contribué à impulser une dynamique de mobilité à l'échelle du territoire. Comment cette mobilité s'est-elle traduite et quelles en furent les caractéristiques pendant la période mandataire?

Au lendemain de la seconde guerre mondiale, le Togo changea de statut. Du territoire sous mandat, il passa sous la tutelle de la France. Les exigences de son nouveau statut doublées de l'institution du FIDES ont amené la puissance tutrice à manifester la volonté d'améliorer, tant soit peu, l'état des infrastructures de transport. Par ailleurs, l'essor des villes allant grandissant, réorienta les échanges et les flux migratoires par le truchement des voies de communication reliant les centres urbains les uns aux autres. En fonction de cette réalité, comment la "modernisation" des voies de communication favorisée par le FIDES et plus tard par le FAC et d'autres sources de financement a-t-elle contribué au renforcement, au stasisme ou à la régression des nouvelles dynamiques de mobilité des personnes et des biens sur le territoire togolais de 1946 jusqu'aux premières années de l'indépendance (1966)?

Enfin, à l'indépendance, le Togo, à l'instar des autres pays de l'Afrique, a défini une série de politiques spécifiques dont la réalisation était considérée comme gage de sa souveraineté. La question des transports faisait partie des priorités de l'époque. Le schéma du réseau des voies de communication du territoire étant pratiquement tracé par le colonisateur, il appartenait aux nouveaux dirigeants de les adapter aux nouvelles réalités socio-économiques et politiques du pays, notamment l'unité nationale, soit en les aménageant et en les rendant modernes, soit en traçant quelques liaisons à échelle réduite, mais non sans importance. Dans quelle mesure cette nouvelle mission dévolue aux infrastructures de transport a-t-elle milité en faveur de l'accroissement du flux migratoire, conduisant ainsi à un certain brassage socioculturel au sein de la population togolaise ?

Telles sont les principales interrogations auxquelles le présent travail tentera d'apporter des éléments de réponse. Toutefois, avant d'approfondir l'analyse, il est nécessaire de définir les objectifs du sujet.

- **Les objectifs de l'étude**

De façon générale, ce travail vise à analyser la contribution des infrastructures de transport terrestres à la mobilité au Togo, des années 1920 aux années 1980, dans le sens de la clarification des dynamiques démographiques, économiques et des constructions identitaires qui naissent dans les centres urbains et ruraux, à la suite de la circulation des hommes et des biens.

De façon spécifique, il vise à étudier :

- l'importance de la restructuration des infrastructures de transport terrestres au Togo sous mandat français dans la dynamique des flux migratoires en ce qui concerne la rupture avec les anciennes dynamiques de mobilité et l'émergence d'une nouvelle forme de mobilité ;
- les réussites et les limites de la politique des infrastructures de transport terrestres initiée par la France au Togo au lendemain de la seconde guerre mondiale, dans le sens du renforcement, du statisme ou même de la régression des dynamiques nouvelles des mouvements de population ;
- l'impact de la politique des voies de communication initiée, au lendemain de l'indépendance, dans le cadre des plans quinquennaux de développement économique et social sur la circulation des personnes et des biens, dans la dynamique de la construction de l'État-nation.

Le travail repose sur des fondements méthodologiques qu'il convient de clarifier.

- **Approche méthodologique**

Elle s'articule autour des hypothèses, des sources et bibliographie et de l'organisation matérielle de la recherche.

○ *Les hypothèses de la recherche*

Trois principales hypothèses rythmant avec les objectifs spécifiques ont servi de base pour ce travail.

D'abord, considérant le fait que la politique française de mise en place de l'outillage économique au Togo pendant la période mandataire a contribué à réorganiser le territoire, on peut postuler que pendant cette période, les anciennes formes de mobilité périllicitaient en faveur de nouvelles formes de mobilité de plus en plus maîtrisées par le pouvoir administratif.

Ensuite, au lendemain de la seconde guerre mondiale, il était prévu de renforcer des infrastructures dans le cadre des financements sur le FIDES. À partir de 1947, 40 % des crédits sur le FIDES furent affectés au renforcement des voies de communication, particulièrement les routes. Au regard des résultats somme toute sommaires, on peut conjecturer que les nouvelles dynamiques de mobilité auxquelles on a assisté pendant la période mandataire se seraient renforcées ou ont régressé pendant la période tutélaire et la décennie qui a suivi.

Enfin, par rapport aux réalités socioéconomiques du Togo entre 1966 et 1980, il est probable que le programme des voies de communication initié et réalisé dans le cadre des plans quinquennaux a contribué à diversifier les horizons des migrants togolais à l'intérieur du pays et a conduit au renforcement d'un certain brassage socioculturel enclenché pendant la période coloniale. Ce brassage aurait conduit au cosmopolitisme des centres urbains qui ne sont plus des agglomérations à caractère ethnique.

○ *Revue des sources et des ouvrages généraux*

Plusieurs sources et ouvrages ont été consultés dans la réalisation de cette thèse. Il convient de les exposer ici.

➤ **Les sources**

Les sources utilisées pour la réalisation de ce travail sont de trois ordres. Il s'agit des sources orales, des sources d'archives et des documents officiels.

○ **Les sources orales**

Les sources orales, quand bien même n'ayant pas été utilisées assez dans ce travail, ont apporté un complément indispensable à l'examen des sources documentaires et des archives écrites. Leur usage est devenu, pour le chercheur en sciences humaines, un "passage obligé". Réalisé en respectant les normes de scientificité, l'usage des sources orales débouche sur ce que les anglo-saxons désignent par "oral history" (Gondola, 1993). À chaque fois que

l'intervention d'un acteur est jugé indispensable pour mieux comprendre une partie du travail, nous n'avons pas hésité à le faire parler. C'est surtout dans la dernière partie du dernier chapitre intitulée « être cheminot ou automobiliste au Togo entre 1920 et 1980 » que les témoignages ont utilement servi. Cependant, il faut signaler que nous n'avons pas pu interroger des cheminots, du fait que ceux qui ont été identifiés, ont refusé de nous accorder une interview pour des raisons que nous ignorons. En conséquence, nous avons eu recours aux documents d'archives, complétés par des témoignages de seconde main recueillis par Peléi et Marguerat (1992 ; 1993 ; 1996) ; pour ce qui est des automobilistes, la difficulté à les faire parler a été relativement moindre. Il a suffi de se faire accompagner par des natifs du milieu pour leur donner la confiance nécessaire dont ils avaient besoin pour s'exprimer sur des aspects précis de la question. Les enquêtes réalisées auprès des anciens chauffeurs essentiellement à Kara et à Sokodé ont donc servi à répondre à la problématique de la troisième section du dernier chapitre du présent travail. D'autres acteurs, quand bien même en nombre relativement insuffisant selon quelques-uns de nos lecteurs, ont apporté des témoignages précis sur les réalités de la mobilité des personnes au Togo.

○ **Les archives**

Les documents d'archives donnent très souvent des explications sur les raisons qui motivent certaines actions menées par l'administration. Elles sont exposées à travers des rapports, des procès-verbaux, des lettres, des circulaires, des notes de service, des télégrammes-lettres... que les subordonnés envoyaient à leurs supérieurs hiérarchiques. Les documents de la série G, particulièrement, les sous-séries 1G (relative aux Travaux Publics), 2G (relative à la construction des routes, ponts et bâtiments), 3G (consacrée au chemin de fer et au wharf) et 7G (transports et circulation) ont retenu l'attention. La série D consacrée à l'agriculture a été également consultée aux archives nationales de Lomé.

Pour avoir des notions sur l'organisation et la vie des cercles sur les plans politique, économique et social, certains dossiers des archives des cercles (séries 1, 2 et 5 APA-Affaires politiques et administratives-) ont été de même analysés. Les données portant sur l'utilisation de la main d'œuvre ayant servi à la mise en place des infrastructures sont contenues dans les dossiers de la série L, relative à l'inspection du travail et de la main d'œuvre. Elles ont également utilement servi. Seuls les fonds des ANT (Archives nationales du Togo) ont été consultés.

Il faut cependant souligner que ces sources ont été délicates à manier, à cause des inévitables erreurs de frappe ou d'impression et des défauts de fabrication qui s'y sont glissés.

○ Les documents et publications officiels

Le Togo ayant été un territoire d'abord sous mandat, puis sous tutelle de la France, il était du devoir de la France de faire annuellement des rapports à la SDN/ONU, sur la façon dont ce territoire était géré. Ces rapports font partie intégrante du corpus documentaire consulté dans le cadre de ce travail. Généralement, dans ces rapports, la France expliquait sa politique coloniale adoptée au Togo dans le but de montrer qu'elle est conforme aux clauses du mandat puis, de la tutelle. Très souvent, elle essayait de légitimer ses actions au Togo. Cela conduit, par moment, à de la partialité observable dans ces documents. Toutefois, ceux-ci comportent un répertoire complet des textes législatifs promulgués au Togo au sujet de la vie économique du territoire togolais, rubrique s'intéressant très souvent aux infrastructures de transport. Les rapports des années 1922, 1923, 1924, 1925, 1926, 1928, 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936, 1937, 1938 présentés à la SDN et ceux des années 1947, 1948, 1949, 1952, 1953, 1954, 1955, 1956, 1957 adressés à l'ONU ont été consultés. De façon générale, la rubrique *infrastructures et communications*, avec les chapitres consacrés aux routes, au chemin de fer et au wharf, ainsi qu'aux Travaux publics, ont été examinés dans ces rapports. Chaque année, il est d'abord présenté ce qui a été réalisé les années précédentes, avant de se pencher sur ce qui est en cours de réalisation ou envisagé pour les années à venir.

Les journaux officiels n'ont pas été sous-estimés dans cette quête des informations. En effet, Les rapports annuels ci-dessus présentés comportent, pour nombre d'entre eux, des lacunes. Il s'agit du manque de certains textes fondamentaux dans les répertoires annexés auxdits rapports. Dans ce cas de figure, nous nous sommes rabattu sur les journaux officiels qui, malheureusement, ne donnent généralement aucune précision sur les motifs des décisions prises par l'administration. Toutefois, ces documents ont contribué à la réalisation de ce travail, dans la mesure où ils donnent une vue d'ensemble sur la législation qui régit la circulation routière ainsi que le fonctionnement du service des chemins de fer du Togo et du wharf pendant la période coloniale. Les journaux officiels des années 1922, 1923, 1924, 1925, 1928, 1946, 1947, 1948, 1952, 1956, 1957, 1958, 1959, 1960, 1963, 1967, 1970, 1975, 1980 ont été exploités. Dans ces documents, arrêtés, circulaires (portant sur la gestion des routes et chemin de fer au Togo) ont été rassemblés.

En étudiant ces documents, on s'aperçoit que la politique française de désenclavement du territoire togolais fut axée sur la construction des routes secondaires. Toutefois, ne sont désenclavées et intégrées à l'économie de traite que les localités présentant un certain intérêt économique, du point de vue du colonisateur. Les débats autour du prolongement du chemin de

fer central vers le nord Togo y étaient également abordés. Par ailleurs, il y est également fait mention, de façon régulière, de la situation du commerce local (notamment les marchés et leurs importances dans les échanges intérieurs), de l'état des produits d'exportation (données statistiques à l'appui) ainsi que de la propension de certains Togolais à émigrer vers les colonies voisines (la Gold Coast, notamment).

Les informations sur le Togo indépendant sont fournies majoritairement, par les documents portant sur les plans quinquennaux (1966-1985) ainsi que sur les annuaires du Togo (1962, 1963, 1964) et les annuaires statistiques du Togo pour les années 1966, 1967, 1970, 1971, 1972, 1979, 1980. Ces documents donnent des renseignements sur la politique économique du Togo, les projets d'aménagement du territoire et les sources de financements destinés à la réalisation des projets, les réalisations concrètes en fin de périodes, etc. s'agissant des documents sur les plans quinquennaux, bien que constituant une grosse masse documentaire pour la période post coloniale, leur utilisation, comme l'a si bien souligné Akué-Goeh (1989) est très délicate. En effet, les projets sont d'orientation générale et les financements ne sont pas toujours trouvés au moment de la rédaction desdits projets, d'où la nécessité de se rabattre sur les bilans d'exécution, pour repérer l'écart entre le projet initial et les réalisations en fin de périodes. Cependant, même à ces bilans, on reproche d'être un peu trop globaux, incluant à la fois les investissements d'origine extérieure et intérieure, qu'ils soient publics ou privés. Les annuaires statistiques ont, pour leur part, fait l'état des transports en général au Togo avant de se pencher sur les recettes et dépenses subséquentes, sans oublier l'évolution de la mobilité des personnes et des biens en rapport avec chaque mode de transport.

Enfin, on peut également citer, entre autres, A. Sarraut (1923), A. Duchene (1928) comme documents anciens faisant office de sources. En effet, ces auteurs font l'apologie de la colonisation tout en montrant que cette aventure de longue haleine (la colonisation) n'a pu se structurer que grâce à certains phénomènes conjoncturels, notamment les guerres. La contribution de ces documents à une meilleure compréhension et à l'analyse du fait colonial n'est plus à démontrer.

➤ **Quelques ouvrages généraux consultés**

La littérature relativement abondante sur la thématique des transports et de la mobilité a permis de répondre au problème posé par le sujet. Cette littérature est constituée d'ouvrages généraux, de thèses, de mémoires, d'articles. Le souci de mieux positionner la problématique a conduit à exposer l'historiographie relative au sujet. Il ne sera présenté ici que les ouvrages généraux traitant de la thématique générale de l'histoire de la colonisation de l'Afrique.

Ainsi, des auteurs comme H. Labouret (1982), J. Thobie et al. (1990) ainsi que R. Girardet (1972) ont abordé, dans leurs travaux, la place des guerres, de la crise économique sur l'aventure coloniale. Dans leurs analyses, ils se sont intéressés aux transformations occasionnées par le fait colonial aussi bien dans les territoires colonisés que sur les autochtones.

J. Suret-Canale (1977 ; 1964), S. Amin (1978 ; 1971), H. d'Almeida-Topor (2003 ; 1999), I. B. Kaké et E. M'bokolo (1978), A. Boahen (1987), J. Marseille (1984), W. Rodney (1986) entre autres, font partie de la liste des auteurs ayant consacré leurs travaux, d'une part, à la place de l'Afrique dans l'empire colonial français, d'autre part, aux implications ultérieures du colonialisme dans le processus de développement du continent africain. À ce niveau, les auteurs sont unanimes à reconnaître que si l'Afrique demeure aujourd'hui dans un état de dépendance économique, c'est dû, non seulement à son passé colonial, mais aussi et surtout à la convoitise de plus en plus manifeste dont font montre les Occidentaux vis-à-vis des potentialités tant économiques qu'humaines que regorge le continent africain. De l'avis de certains auteurs notamment J. Suret Canale (1964) et S. Amin (1978), la mise en dépendance économique des pays africains par la colonisation constitue un blocage pour le développement de ces derniers. S'agissant des équipements et infrastructures mises en place par le colonisateur, ces auteurs pensent qu'ils ont manqué le rendez-vous de la modernité tant prêchée au lendemain de la seconde guerre mondiale dans le cadre du FIDES. Cette situation est devenue un défi majeur pour les jeunes États à l'indépendance.

○ *Méthodologie de la collecte des données*

La collecte des données s'est effectuée à Lomé (Togo) puis en France.

D'abord, le service des Archives Nationales du Togo (ANT-Lomé) a été visité. À ce niveau, les dossiers portant sur le chemin de fer, les transports et la circulation, les Travaux publics, etc. ont été examinés. Ensuite, l'intérêt fut porté aux bibliothèques universitaires, notamment la bibliothèque centrale de l'Université de Lomé, la bibliothèque de l'Institut national des sciences de l'éducation (INSE), et la bibliothèque de la Faculté des lettres et sciences humaines (FLESH) de l'UL ainsi qu'à la bibliothèque du Département d'histoire de l'Université de Kara.

Dans les centres de documentation universitaires, rapports, mémoires et thèses soutenus, à l'Université de Lomé ou ailleurs, ayant un rapport plus ou moins direct avec cette étude ont été consultés. En dehors de ces centres de documentation, la quête des informations

s'est poursuivie ailleurs. Il s'agit entre autres centres de documentation, de l'Unité de recherches démographiques (URD), de la Bibliothèque de la Banque mondiale, du centre de documentation de la Banque centrale des États de l'Afrique de l'ouest (BCEAO), du Centre culturel français (CCF)... Dans ces différents centres, des ouvrages généraux sur l'histoire du Togo ainsi que des rapports d'activités des organismes internationaux au Togo furent rassemblés.

En France, la quête de la documentation s'est effectuée dans les principales bibliothèques de Paris et sa région, notamment à la Bibliothèque nationale François Mitterrand (BNF), à la Documentation française, à la Bibliothèque de documentation internationale contemporaine (BDIC), au centre REMISIS, au Centre de recherches africaines (CRA), dans les bibliothèques universitaires de Paris 7-Denis Diderot, Paris 10- Nanterre, Paris 8 Saint-Denis et à la bibliothèque universitaire de Lyon 2.

À partir du Système universitaire de documentation (SUDOC), des documents traitant directement ou non du sujet ont été localisés. Il a fallu par la suite se rendre dans les centres de documentation pour consulter sur place les ouvrages. Pour maximiser le temps de recherche, il fut procédé, très souvent dans la mesure du possible, à la photocopie des informations essentielles recherchées ou à défaut, à la numérisation des données à l'aide d'un appareil photo numérique. Dans certains centres de recherches, la sympathie des documentalistes a été grande. Ceux-ci nous ont généreusement indiqué des sites Internet à partir desquels il a été possible de télécharger quelques travaux scientifiques. C'est le cas, entre autres, du site de l'IRD qui nous a été indiqué à la BDIC, sur lequel de précieuses informations furent trouvées.

Pour être complètes, les informations rassemblées dans différents centres de documentation ont nécessité des travaux de terrain. Ceux-ci ont été effectués à Lomé, à Wahala, à Kpalimé, à Sokodé et à Kara. Au fait, c'est par un choix raisonné que ces différentes agglomérations ont été retenues et visitées dans le cadre de ce travail. En effet, le Togo peut être réparti en trois zones, comme ce fut d'ailleurs le cas pendant la période coloniale : le nord ; le centre ; le sud. Dans un premier temps, une agglomération importante illustrative du cosmopolitisme a été ciblée par zone. C'est ainsi que Lomé fut retenue pour la zone sud, Sokodé pour la zone centre et Kara pour la zone nord. Ensuite, Kpalimé et Wahala ont été pris à témoin, le premier, pour montrer la dynamique des populations dans les milieux frontaliers du Togo, le second pour montrer les questions de brassage qui se posent dans les anciens villages de colonisation.

S'agissant de la méthode de collecte des données, la démarche classique voudrait qu'on procède par sondage ou échantillonnage. Cependant, cette méthode se trouve peu conforme à la démarche de l'historien qui, même à partir du récit de vie d'un seul acteur, peut reconstituer l'histoire de tout un groupe social. Ainsi, dans la quête des informations orales, nous ne nous sommes intéressés qu'à ceux qui se sont rendus disponibles, une vingtaine au total. Les données recueillies sont essentiellement de type qualitatif. Elles sont collectées à travers l'outil technique de l'entretien direct.

○ ***Méthodologie de traitement des données et difficultés rencontrées***

La méthodologie adoptée pour le traitement des informations recueillies a eu pour base la méthode classique des historiens qui est l'analyse critique. Celle-ci consiste, selon Paul N'da (2002), à aborder les sources de façon critique pour voir ce qui a été écrit sur la question, comment on l'a déjà écrit et dit, et à quels résultats on est parvenu, afin d'y souligner les insuffisances ou les limites. Cette méthode s'est imposée, dans la mesure où certaines informations sont entachées, soit de partialité, soit sont des contre-vérités, posant ainsi le problème de crédibilité. Bref, cette démarche a permis de mesurer la véracité des informations recueillies et d'en dégager les principales tendances. D'emblée, la reconstitution des faits s'est imposée. S'agissant des données chiffrées et tableaux où on constate des disparités flagrantes surtout dans les archives au niveau des calculs, nous n'avons pas hésité à calculer nous-mêmes les pourcentages et autres indices présents dans cette thèse. Le calcul des indices s'est fait selon la méthodologie classique des historiens selon laquelle à partir d'une année de base, on calcule des indices simples en mettant au numérateur les données de l'année considérée (G_n) et au dénominateur celles de l'année de base (G_0), le tout multiplié par 100 [$I = G_n/G_0 \times 100$] (Saly, 1991 : 76-80).

Dans ce travail, la photographie a été utilisée, non pas comme une copie conforme de la réalité, mais comme donnée ethnologique. Cette démarche s'inscrit dans la logique de M. Guran (1994), E. Garrigues (2000), C. C. Aholou (2008), pour qui un cliché ne peut faire sens que lorsqu'il est accompagné de plusieurs données explicatives. Pour H. d'Almeida-Topor, C. Chanson-Jabeur et M. Lakroum (1992 : 5), l'image doit être considérée « comme un document historique à part entière, c'est-à-dire lui assigner un autre rôle que celui d'une illustration », ce qui, du point de vue des auteurs, « est une attitude relativement neuve en histoire contemporaine ». C'est ce qui explique le fait que toutes les images contenues dans cette thèse sont accompagnées de commentaires.

Certaines difficultés d'ordre méthodologique ont émaillé la réalisation de ce travail qu'il convient de souligner ici.

En effet, dans certains services administratifs, l'accès aux sources a été quasi impossible. Il s'agit entre autres de la direction de la société Togo Rail, du service du Fonds d'entretien routier (FER- devenu Fonds routier –FR-)... pourtant directement concernés par le présent sujet. Il était question, en abordant ces services, d'avoir accès à des données statistiques sur la gestion des transports ferroviaire et routier. Malheureusement, les différentes demandes introduites et réitérées sont restées jusqu'ici lettre morte. Par ailleurs, concernant l'utilisation des journaux officiels et des rapports présentés par la France sur l'administration du Togo à la SDN puis à l'ONU, il s'est posé le problème de partialité. Ces mêmes sources brillent par leur discontinuité, voire leur disparition des archives et bibliothèques du Togo, ce qui pose le problème de suivi historique. Aux archives, certains dossiers sont illisibles. D'autres par contre, ne sont pas classés. Aussi, certaines publications officielles, notamment les ouvrages sur les plans quinquennaux de développement économique et social sont-ils difficilement accessibles dans les centres de documentation à Lomé. Les bilans sur les plans quinquennaux sont beaucoup plus rares et discontinus. Cela fait que pour la période postcoloniale où une partie des sources, notamment des documents d'archives n'est pas encore accessible, faute d'une politique rigoureuse de centralisation des archives, la documentation n'est pas assez fournie. Enfin, les informateurs sur le terrain ont montré peu de disponibilité à livrer les informations. Certains réclament des présents dont le montant n'est malheureusement pas à la mesure de notre bourse. D'autres ont refusé sans raison de se faire entendre. C'est l'exemple de quelques cheminots de Togo Rail. S'agissant des anciens chauffeurs par contre, un séjour à l'intérieur du pays, notamment à Sokodé (haut lieu des transporteurs du Togo¹) et à Kara a permis de réaliser avec eux quelques entretiens.

Un autre problème auquel s'est confrontée la réalisation de ce travail est celui de la citation des ouvrages. En effet, lors des recherches, nous avons eu à faire à certains documents qui ont renvoyé à des références qui n'ont rien de commun avec l'information qu'elles sont supposées contenir. C'est pour éviter ce genre de problème que le parti est pris dans cette thèse de citer, parfois un peu longuement, les auteurs et les documents en question et essayer ensuite d'expliquer. Cette pratique a été récurrente pour des passages ayant une implication capitale pour la compréhension du raisonnement en cours. Ainsi, comme le souligne Assima-Kpatcha

¹ L'expression est de Lamine Ouro-Bagna. Il l'a fait sortir lors de l'interview qu'il nous a accordée à Sokodé le 08/02/09.

(2004 : 21), le lecteur pourrait apprécier, tant soit peu, les termes des auteurs eux-mêmes et la compréhension que nous avons eue de leurs documents.

Par ailleurs, pour mieux appréhender ce sujet, il aurait fallu disposer d'un corpus assez détaillé de données statistiques (tarifs de transport, nombre de passagers, etc.), notamment pour ce qui concerne les déplacements des personnes et des biens à l'échelle du pays. Malheureusement, les statistiques officielles sont lacunaires sur bien des précisions d'une année à une autre. En conséquence, les informations complètes sur les tarifs des voyageurs, les prix des produits sur les marchés intérieurs n'ont pas pu être données dans ce travail. Toutefois, usage a été fait des informations, quand bien même incomplètes, qui ont été trouvées dans les archives pour étayer, à bien des endroits, le raisonnement.

En définitive, c'est contre vents et marées que cette thèse a pu être réalisée. Bien que les difficultés mentionnées plus haut aient entravé la collecte des informations et partant, la réalisation du travail, elles ont en tout cas permis de découvrir de nouvelles approches de solutions pour des problèmes généralement relatifs à la recherche. La collecte des informations auprès des acteurs du terrain et dans les centres de documentation a conduit aux résultats dont la bonne présentation est subornée à un plan de rédaction préétabli.

- **Plan de rédaction de la thèse**

S'inscrivant dans la logique de la problématique posée par le sujet, il a été privilégié dans ce travail, la démarche chronologique, à une exception près. En effet, cette thèse est rédigée suivant un plan ternaire, à raison de deux chapitres par partie. La première court de la période précoloniale à la fin de la période mandataire. Dans cette partie, le premier chapitre aborde la question des dynamiques anciennes de mobilité et la mise en place des infrastructures modernes de transport à l'époque coloniale allemande, d'une part, et aborde la détérioration progressive de ces anciennes dynamiques en faveur de l'émergence d'un nouveau type de mobilité inhérente à la mise en place des dites infrastructures modernes de transport, d'autre part. Le deuxième chapitre s'intéresse, pour sa part, à l'amélioration du réseau des voies de communication, suivie de son extension pendant la période mandataire, et insiste sur le passage, pendant la même période, d'une mobilité dite spontanée à un type de mobilité de plus en plus orientée et dirigée avec l'introduction, à l'échelle du territoire, de l'automobile et du rail. La deuxième partie s'intéresse à la période allant de 1946 à 1966 et regroupe les chapitres

trois et quatre. Le troisième chapitre traite du FIDES et de ses réalisations dans le domaine des infrastructures de transport ainsi que de l'impact de la "modernisation" des voies de communication sur la mobilité des personnes et des biens pendant la même période. Le quatrième chapitre aborde la question du manque d'entretien desdites voies de communication pendant les premières années de l'indépendance, faute de financement, se penchant davantage sur la circulation des personnes et des biens dans le contexte de la dépression des années 1958-1966. La dernière partie étudie les réalisations en matière de voies de communication au Togo indépendant, dans le cadre des plans quinquennaux de développement économique et social. Elle s'intéresse à l'effort de désenclavement initié et réalisé par les pouvoirs publics togolais et à la généralisation des mouvements migratoires intérieurs subséquents, objet du cinquième chapitre.

Dans cette troisième partie, le sixième et dernier chapitre est consacré aux incidences socioéconomiques, sociopolitiques et socioculturelles induites de la mobilité des Togolais et de la circulation de leurs biens. À ce niveau, en lieu et place d'une analyse chronologique, comme c'est le cas dans les cinq premiers chapitres, c'est plutôt une analyse conjoncturelle ayant pour centres d'intérêt l'économique, le sociopolitique et le socioculturel qui y est faite ; car de notre point de vue, cette approche permet mieux de ressortir les mutations qui se sont produites lentement pendant la période d'étude que ne saurait traduire assez efficacement une analyse chronologique rigide.

PREMIÈRE PARTIE :

DES ANCIENNES DYNAMIQUES DE MOBILITÉ À LA RÉORIENTATION DES FLUX
MIGRATOIRES AU TOGO PENDANT LES PÉRIODES PRÉ-MANDATAIRE ET
MANDATAIRE (Fin XIX ème siècle-1945)

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

Le Togo n'était pas avant 1884, une entité territoriale. Cet espace géographique était constitué de peuples épars que les Allemands entreprirent de regrouper sur un territoire aux contours assez mal définis, suite au traité de protectorat du 5 juillet 1884, signé par Plakoo (au nom de Mlapa) et le consul allemand Gustav Nachtigal. Avant cet épisode, la mosaïque de peuples habitant l'espace qui allait devenir le Togo, pratiquait l'agriculture, l'élevage, la chasse, la pêche, l'artisanat et le commerce. Leurs organisations sociales et politiques sont claniques et lignagères, villageoises ou étatiques (Dotsè, 1996).

L'avènement de la colonisation, vers la fin du XIX^{ème} siècle, allait mettre ces peuples progressivement en contact avec un nouveau mode de production et d'échange, et même, un nouveau type d'organisation sur le plan politique, social et culturel. Ces mutations des logiques anciennes d'organisation des productions et d'échanges rythmaient avec l'introduction de moyens modernes de transport : l'automobile et la locomotive. Routes et chemins de fer avaient été construits à cet effet. En lieu et place de l'orientation est/ouest des circuits commerciaux traditionnels, ces nouvelles infrastructures de transport respectaient la direction nord/sud. Dans le souci de tenir en respect les populations à administrer et de réorienter les flux migratoires en vue de jouir des avantages du système douanier mis en place, furent érigées des frontières, de même que vit le jour une structure administrative infernale.

Cependant, s'il est convenu que pendant la période coloniale allemande, les dynamiques anciennes de mobilité des personnes et des biens survivaient encore, à quelques exceptions près, avec l'avènement du pouvoir colonial français, celles-ci ont sinon disparu, sont au moins largement contrôlées. Peu à peu, avec la nouvelle organisation du territoire doublée de la politique de mise en valeur du territoire ayant accordé une large part aux infrastructures de transport, on assiste à un nouveau type de mobilité dont les infrastructures évoluent en s'améliorant jusqu'à nos jours. Au regard de ces réalités, on peut se demander en quoi la politique des infrastructures de transports initiée au Togo sous mandat français a contribué à restructurer le territoire togolais et a conduit à l'émergence de nouvelles dynamiques de mobilité des populations ?

Pour répondre convenablement à cette question, il s'avère indispensable de faire d'abord l'état des lieux des systèmes de transport et la mobilité y afférente jusqu'à la veille du mandat français sur le Togo. Ensuite, il sera question d'analyser ce qui a changé de 1920 à 1945 dans la structuration du territoire, avec l'introduction des moyens modernes de transport terrestre.

CHAPITRE I :

ENTRE ITINÉRAIRES TRADITIONNELS ET INFRASTRUCTURES MODERNES DE TRANSPORT : L'ÉTAT DE LA MOBILITÉ JUSQU'À LA VEILLE DU MANDAT FRANÇAIS AU TOGO (FIN XIX^{ème} siècle – 1920)

À la suite de la signature du traité de protectorat, l'Allemagne devait concrétiser son occupation effective du territoire togolais. Au nom de ce principe (occupation effective), elle se lança dans la conquête de l'hinterland. La pénétration allemande de l'arrière-pays visait à prendre contact avec les populations locales, à recenser les potentialités du milieu et à faire le point sur les possibilités d'exploitation. Pour ce faire, les itinéraires du commerce interafricain et les centres d'échanges traditionnels relativement importants furent mis à contribution.

À la fin de la "pacification", il était nécessaire de procéder à l'exploitation systématique du territoire. Ainsi, furent mis en place progressivement l'outillage économique et des infrastructures "modernes" de transport, considérées comme support de la mise en valeur. Peu à peu, les anciens systèmes de transport et la dynamique socio-économique à laquelle ils ont conduit firent place à de nouveaux modes de transport. Cette situation a conduit forcément à l'émergence d'un nouveau type de mobilité quasi contrôlé par la puissance administrante. On peut alors se demander quels sont les itinéraires qu'empruntaient les populations de l'espace togolais avant la période coloniale et en quoi ces itinéraires ont-ils structuré cet espace géographique ? Quelles furent les structures mises en place par le colonisateur allemand pour récupérer et réorienter les anciennes dynamiques de mobilité des personnes et des biens dans le cadre de la mise en valeur du territoire ?

Répondre à ces questions suppose de présenter d'abord les peuples de l'espace togolais au tout début de la colonisation, les circuits d'échanges dans lesquels ceux-ci étaient engagés et les mutations induites par ce système d'échanges à la base, avant de montrer ce qui a changé avec les Allemands et le type de structuration de l'espace ayant émergé pendant cette période. Tels sont les axes majeurs que nous essayerons de suivre dans le présent chapitre.

I. RÉSEAU DES VOIES DE COMMUNICATION ET DYNAMIQUE DES PEUPLES DE L'ESPACE TOGOLAIS À LA BASE : LES RÉALITÉS DE LA MOBILITÉ AVANT LE SCRAMBLE COLONIAL

Les frontières de l'actuel territoire du Togo sont, comme pour les autres États jadis colonisés, les cicatrices de la colonisation. Elles sont le fruit des rivalités et des partages

successifs entre trois puissances coloniales : la France, l'Allemagne et la Grande Bretagne. Avant cet épisode colonial, l'espace était délimité, du point de vue géographique, par des frontières naturelles, à savoir montagnes, fleuves... Cette configuration de l'espace facilitait les échanges entre peuples qui, pour diverses raisons, se déplaçaient sans obstacle majeur par le biais des réseaux du commerce interafricain. Mais, avant de présenter ces réseaux, il n'est pas inutile de découvrir les peuples de l'espace togolais qui recouraient à ces réseaux.

1. Migrations et mise en place du peuplement dans l'espace togolais : état des lieux au début de l'ère coloniale¹

Plusieurs recherches (archéologiques, enquêtes orales...) ont prouvé que le territoire aujourd'hui togolais était déjà peuplé à une époque très ancienne. Ce peuplement ancien, épars sur toute l'étendue du territoire, se déplaçait sans doute au gré des saisons et des impératifs vitaux, affectionnant particulièrement les zones montagneuses et les interfluves (Gayibor, 1997a : 71). Il se retrouve aussi bien dans la partie septentrionale du territoire que dans sa partie méridionale et peut être classé par rapport au cadre géographique, à l'activité économique et à la linguistique. En dehors de ce peuplement ancien présumé autochtone des sites occupés, il existe d'autres groupes d'autochtones. C'est à ces différents groupes que vont s'ajouter des vagues d'immigrants venus de tous horizons, formant la mosaïque de peuples que découvrirent les Allemands sur les lieux, à leur arrivée sur les côtes du futur Togo.

1.1. Les peuples de la partie septentrionale du Togo

Cette région géographique, dont le peuplement est caractérisé par une très grande diversité quant à la composition et à l'origine des populations, est limitée, selon Gayibor (1996 : 11), au sud par le pays agnanga et les monts Fazao. Ces populations peuvent être regroupées en quatre grands ensembles.

- Les Para-gourma

C'est l'ensemble des populations apparentées aux Gourma et aux Mossi du Burkina Faso. Elles se constituent en différents groupes, à savoir les moba-gourma (composés de Moba, Yanga, Mossi et surtout Gourma), les populations du bassin de l'Oti (composées de Natchaba, Dyè et de Konkomba), les populations des monts Atacora (les Bétamaribè et les Biyobè) et les Bassar (composés de Nataka, Gondja, Tchamba).

¹ L'état des lieux dont il est question est en fait une synthèse du document intitulé *Le peuplement du Togo. Etat actuel des connaissances*, publié aux Presses de l'UB sous la direction de N. L. Gayibor (1996 : 11-16).

- Les Kabyè-tem

Ce groupe est composé de Kabyè proprement dits, de Logba, de Tem et de Lamba.

- Les Nawdéba

Ce sont les populations habitant les localités de Niamtougou, Ténéga, Baga et Siou, situées dans les plaines qui s'étendent entre les monts kabyè et la chaîne de Défalé.

- Les Anoufom

Encore appelées Tchokossi, les populations anoufom habitent la région de Sansanné-Mango où ils se sont établis en conquérants au XVIII^e siècle, en provenance de la Côte d'Ivoire.

De façon générale, les populations du Togo septentrional sont soit des présumés autochtones, soit des immigrants venus d'horizons divers, notamment la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Burkina Faso. La classification ci-dessus est faite en fonction de leurs affinités historiques et culturelles.

Avant l'arrivée du colonisateur, il est difficile de se faire une idée du nombre des populations de cet espace géographique. Mais, au début de l'ère coloniale et, même pendant toute la période coloniale ces populations, groupées en sous-ensembles¹ (station ou circonscriptions et plus tard cercle), ont fait l'objet d'évaluations. En effet, En 1897/98, les premières évaluations des populations du nord Togo donnèrent, pour la station de Sokodé-Bassari, le chiffre de 275 000 habitants pour 185 500 km², tandis que la ville de Mango seule avait 9 000 habitants. En 1900/01, de nouvelles évaluations accrédiétaient de 400 000 habitants la station de Sokodé-Bassari et de 325 000 celle de Mango-Yendi (Ali, 1997 : 13).

Malgré le fait qu'on ne peut pas trop croire en l'exactitude de ces chiffres², on voit quand même, comme d'ailleurs l'ont précisé les premiers explorateurs de la zone, une certaine dynamique de ces populations sur le plan démographique. C'est ce qui a amené le colonisateur à en faire le réservoir de la main d'œuvre pour la réalisation des travaux de mise en valeur du territoire ; nous le verrons.

Ces peuples avaient de différents systèmes politiques. On distingue deux types de systèmes d'organisation politique : les grandes chefferies ou royautes dont les plus importants

¹ À cette époque, le nord Togo n'avait que deux stations : Sokodé-Bassari et Mango-Yendi.

² En comparant les chiffres de 1897/98 à ceux de 1900/1901 susmentionnés pour la station Sokodé-Bassari par exemple, on remarque qu'en moins de 5 ans, la population a augmenté de plus de 75 %, ce qui semble impossible. C'est ce qui amène à dire qu'il serait difficile de croire en l'exactitude de ces chiffres de l'administration coloniale.

sont le Tem ou le Tchaoudjo, le Bassar, le Dagomba, l'Anoufo et les populations à faible système politique. Ces dernières sont les plus anciennes populations de la région. Pendant longtemps, ces populations n'ont subi aucune influence externe majeure susceptible de modifier leur système ancien de vie. Ce sont les Lama, les Lamba et les Moba (constitués d'un mélange de peuples provenant de la désagrégation des anciens grands royaumes gourma et mossi (Ali, 2004 : 24). Qu'en était-il des peuples de la partie méridionale du territoire ?

1.2. Les peuples du Togo méridional

Géographiquement, cette partie du territoire part de la côte et s'étend vers l'intérieur, jusqu'à la latitude du pays agnanga et des monts Fazao. À la différence de la partie septentrionale, le peuplement du sud est plus homogène et peut se regrouper en trois grands blocs.

- Le bloc ajatado

Il est constitué par deux principaux groupes : les Aja-Hwé et les Ewé. Les premiers habitent la région des abords du fleuve Mono, autour de Tado. Les seconds, se réclamant de Notsè, la cité-Etat d'où ils avaient connu un exode, peuplent toute la région méridionale comprise entre le Mono et la Volta. Ils se regroupent en de communautés dont les plus importantes sont les Agomé, les Agou, les Danyi, les Kpelé, les Ouatchi, les Bè, etc. Il est à préciser qu'une partie des Ewé se trouve en territoire ghanéen. Cette frange des Ewé, les Anlo, présente au Togo dans quelques quartiers de Lomé, habite majoritairement la région de la Volta.

- Les minorités

Plusieurs groupes considérés comme minorités se retrouvent dans la partie méridionale du territoire. On distingue les Guin/Mina (installés de Lomé à Aného jusqu'à Glidji), les Adangbé (qu'on retrouve aujourd'hui dans les villages d'Adangbé, Essé Sogbedji, Agotimé et Bassé), les Xwla-Xwéda (localisés dans la basse vallée du Mono et les lagunes autour de Agbanakin). On classe également parmi les minorités les Fon/Mahi, les Ifè (ou Ana), les Kpessi, les Agouna et les Anyanga.

- Les populations des plateaux du sud-ouest

Habitant les montagnes de l'ouest du Togo et les plaines fertiles avoisinantes, ces populations sont constituées par les Akposso, les Akébou, les Adélé, les N'tribou et les Bogo-Ahlon.

À l'instar de la partie septentrionale, le peuplement du Togo méridional s'est fait, en dehors des groupes se réclamant autochtones des lieux occupés, au gré des migrations. Celles-ci ont pour origine soit le Ghana (majoritairement), soit le Bénin, soit encore le Nigeria. Les immigrants sont soit assimilés par la culture autochtone (c'est le cas des minorités), soit assimilés par les populations de leur zone d'installation mais gardant jalousement une partie de leur culture ancestrale, de sorte qu'ils se particularisent nettement. C'est le cas des Yorouba, des Haussa et des Peuls installés, de façon éparse, sur l'ensemble du territoire togolais.

Tout comme pour le Togo septentrional, l'évaluation des peuples du sud Togo n'a été possible qu'avec l'avènement de la colonisation. En effet, Dès 1884, les populations de cette partie du territoire avaient été évaluées. Par la suite, d'autres évaluations avaient été faites. Napo Ali (1997 : 12) passe en revue ces différentes évaluations. Il précise :

« Au tout début de l'occupation européenne, des évaluations de la population avaient été rapidement faites qui indiquaient dès 1884/1885 : pour Togo (Togoville) entre 2.500 et 3.000 habitants, Bè 2.000 habitants, d'autres petites localités dont le nombre total atteint 1.000 personnes. En cette période, le Schutzgebiet avait 40 .000 habitants pour une superficie de 1.300 km². [...] En 1891, l'administration togolaise donne 10.000 habitants pour Petit-Popo (Dégbénou, Adjido, Badji), 8.000 habitants pour Goukoupé, 286 pour Baguida, 8.000 pour Glidji, 1 578 pour Lomé, 8.000 pour Togo, 3.000 habitants pour Amoutivé avec Grand et petit-Bè (...). Avec les autres petites localités qui font 10.000 habitants au total, le Schutzgebiet possède 46 786 habitants auxquels il faut ajouter 35 Européens en 1891 qui atteignent 50 en 1892.

Deux années après ces évaluations, Hérold donne en 1894 pour la partie ouest, le chiffre de 72 villages avec environ 40.060 personnes. A la même époque, Aného-ville compte 2. 643 habitants. Mais cette fois avec Badji, Dégbénou et Adjido, on ne donne plus que 8.000 personnes environ, tandis que Lomé fait 2.084 habitants. En 1898, au moment où les populations du nord commencent donc à venir au sud pour travailler, Lomé-ville avait 7.000 habitants, Aného environ 40 .000 habitants (y compris ceux de Agbanakin, Avévé, Agomé-Glossou et Tokpli) et Missahöhe 40.000 environ. Plus loin, Kété-Kratchi fait 20.000 habitants, le Ntribou, Adélé, Adjouti et Bôulo (Bô) faisant ensemble 10.300 habitants, l'Anyanga a 4.000 habitants et le Kpessi 7.500. La station d'Atakpamé avait 14.000 habitants ».

Selon le même auteur (1995 : 722 ; 730), les pasteurs méthodistes donnaient déjà en 1880 pour Porto-Séguro, Glidji et Petit-Popo, le chiffre de 50.000 habitants. La population de Missahöhe estimée à 40.000 âmes environ en 1898, passe à 150.000 âmes en 1901.

L'analyse de ces chiffres donne matière à réflexion. En effet, on remarque que les chiffres varient d'un auteur à un autre et évoluent de façon exponentielle en l'espace de quelques années seulement. Ce qui prouve qu'aucune méthode rigoureuse de recensement n'avait été alors adoptée. Cela amène à dire que ce furent plutôt des estimations de la population en lieu et place de recensements rigoureusement réalisés. Ce constat se confirme d'ailleurs par la position d'Heinrich Seidel (1997 : 28-29) par rapport aux dernières estimations des populations résidant à Lomé. En effet, selon lui, ces estimations donnant à Lomé une population de 4.000 âmes vers la fin du XIX e siècle sont à peu près crédibles. Cependant, il ajoute : « *un recensement selon notre conception européenne restera évidemment encore longtemps un vœu pieux, car sa réalisation se heurterait à de très énormes difficultés à cause des fréquents mouvements migratoires...* ». Cela suppose que ces chiffres ne sont pas le fruit d'un recensement. Toutefois, ils donnent, malgré tout, une image sur la dynamique des peuples au début de l'ère coloniale. Cela permet de comprendre le rôle joué par le colonisateur dans l'émergence de certaines localités qui, au départ, n'étaient peuplées que de quelques âmes seulement¹.

Mis en rapport avec les estimations de la population septentrionale, le sud est relativement moins peuplé. C'est ce qui amena le colonisateur, tel que déjà mentionné, à initier la politique d'immigration des populations du nord pour la mise en valeur du sud dit "utile".

Au demeurant, on le voit si bien qu'au début de l'ère coloniale, les populations de l'espace aujourd'hui togolais étaient déjà en place. Elles furent reliées les unes aux autres par des axes commerciaux leur permettant de faire des échanges de petite et/ou de grande portée.

2. Réseaux commerciaux, productions et échanges dans l'espace togolais au début de l'ère coloniale

Les productions des Togolais étaient variées et diverses. Celles-ci faisaient l'objet d'échanges au gré des réseaux commerciaux qui desservaient l'espace.

¹ On en veut pour preuve Lomé qui, en 1891, comptait, selon les estimations, 1578 et dont la population atteint, en 1898, 7 000 habitants. Même si l'on estime que ces chiffres ne sont pas assez fiables, il faut reconnaître quand même que l'émergence spectaculaire de cette localité après les indépendances, est tributaire de la politique coloniale d'urbanisation dont les bases furent posées par Richard Küas, premier administrateur de Lomé (Marguerat, 1993 ; Ahadji, 1998 ; Sebald, 1998).

2.1. Les circuits commerciaux

Le territoire togolais était bien sillonné par des marchands avant l'époque coloniale. Ces derniers empruntaient soit le tracé des cours d'eau, soit les chemins qui reliaient les villages, les régions, et par-dessus tout, les grandes voies caravanières (Tebie, 2002). Si ces voies permettaient le contact des peuples, favorisaient les échanges commerciaux et ouvraient les localités de l'intérieur au monde extérieur à une époque relativement ancienne, il n'en demeure pas moins qu'elles ont continué de jouer leurs rôles au tout début de l'ère coloniale. Les premières expéditions vers l'intérieur ainsi que les tout premiers échanges commerciaux initiés par le colonisateur ont été possibles grâce à l'existence de ces axes commerciaux. Le réseau commercial était composé de voies d'eau et de voies terrestres.

2.1.1. Les voies navigables

L'espace togolais du début de la colonisation est drainé par un réseau fluvial navigable relativement peu dense (Ali, 1995). En effet, en dehors de l'Océan Atlantique qui baigne la côte reliant le Togo au monde extérieur, les voies navigables se résument au réseau du Mono à l'est et au réseau de la Volta à l'ouest. En général, ces voies d'eau reliaient l'arrière-pays à la côte.

Par la Volta, on débouchait sur Kratchi, alors que le réseau du Mono a pour point de chute Togodo. La Volta, une voie d'eau qui s'enfonce au cœur du bassin méridional du Niger (Amegan, 1981 : 160), se trouve sous l'influence britannique de la Gold Coast (Goeh-Akué, 2005 ; Amegan, 1981). À ce niveau, le trafic est assuré par les populations côtières de Kéta, d'Adafianu ou de la plaine d'Accra par l'Akwapim et l'Agotimé (Goeh-Akué, 2005 : 316). Le réseau fluvial du Mono, animé par les Guin d'Aného et d'Agouè-Adjigo, ainsi que par les Xwla d'Agbanakin et de Grand popo, fut sous la mainmise des Français du Dahomey (Goeh-Akué, 2005: 315).

Par la navigation fluviale, souvent plus rapide et plus sûre que le transport par voie terrestre¹ (Ali, 1995 : 855), les produits de la côte atteignaient l'intérieur du territoire par

¹ Ce point de vue est plausible dans la mesure où par voie terrestre, surtout dans la partie septentrionale, les caravanes sont souvent soumises aux caprices des coupeurs de routes (cf. Badjow Tcham, 2002), d'où la navigation fluviale peut paraître plus sécurisante. Toutefois, de ce côté aussi, il ne faut pas négliger la susceptibilité des risques de naufrage qui pourraient être de même fatales.

l'intermédiaire des relais que sont les voies terrestres. Les lagunes côtières permettaient le transport des produits entre les localités voisines¹.

Parmi les voies d'eau, la plus utilisée était celle du Mono et son réseau, avec pour relais, les centres commerciaux de l'intérieur, notamment Atakpamé, Notsè, Kpessi entre autres. Mais, avec l'arrivée du colonisateur sur les côtes du futur Togo, le réseau de la Volta fut beaucoup prisé. Les tournées de reconnaissance de l'intérieur des terres ont suivi ce tracé. Toutefois, une fois la "pacification" des peuples achevée, nombreux des centres-relais des voies navigables, qu'ils soient de l'est ou de l'ouest, ont recouvré leurs intérêts d'antan.

En réalité, le réseau fluvial, bien qu'assurant la liaison entre la côte et l'arrière-pays, avait une vocation beaucoup plus locale que régionale. La liaison régionale était plutôt assurée par les axes commerciaux terrestres. Ces derniers mettaient en contact des peuples du proche et/ou du lointain voisinage pour des échanges multiformes.

2.1.2. Les axes commerciaux terrestres

Du sud au nord, sur l'espace togolais, existaient des axes commerciaux nombreux et diversifiés, souvent de direction est-ouest, bien avant l'intrusion coloniale. Il est fait mention de trois catégories d'axes. D'abord, les itinéraires à portée locale (assurant la liaison entre localités voisines), les itinéraires à portée moyenne et les itinéraires à longue distance. Ces différents itinéraires constituaient un facteur favorable à la circulation des personnes et des biens.

Vers la fin du XIX^e siècle, le nouveau système commercial mis en place par les Allemands était fonction de ces voies commerciales de la période précoloniale (Goeh-Akué, 2005). Il leur aura suffi de les améliorer ou même tout simplement de réorienter d'autres vers de nouvelles directions, généralement sud-nord ou inversement (Ali, 1995), pour assouvir leur ambition consistant à exploiter économiquement le territoire devenu le leur, à partir du traité de juillet 1884.

2.1.2.1. Le réseau commercial terrestre du sud

On l'a vu, la navigation fluviale tenait une place importante dans le réseau commercial du sud. À l'ouest, le réseau de la Volta débouchait sur Kété-Kratchi et Salaga, puis continuait

¹ C'est l'exemple de bras de lagune entre Vo et Aklakou, assurant le transport des produits de la zone (cf. Ali, 1995).

par voie terrestre vers le profond arrière-pays. Le réseau du Mono, en partance de Grand-Popo, conduit à Togodo, d'où il continue sur Sagada par voie terrestre. À partir de Sagada, étaient atteints les autres centres commerciaux de l'arrière-pays, notamment Notsè (vers l'ouest), Atakpamé (vers le nord) et plus loin Kpessi voire Tchamba. Des jonctions diagonales et horizontales assuraient la liaison entre ces deux réseaux. Les plus importantes étaient : l'axe Agotimé-Assahoun-Tsévié-Adangbé-Sè-Godzé ou bien l'axe Agotimé-Agou-Notsè-Tohoun ou encore l'axe Agotimé-Kpalimé-pays akposso-Atakpamé-Kpessi (Goeh-Akué, 2005 : 331). Toutefois, directement de la côte, partaient de même des voies en direction de l'arrière-pays.

En effet, selon N. L. Gayibor (1997a : 223), quatre grands axes de distribution nés de la commercialisation du sel en particulier, reliaient la côte à l'intérieur et débouchaient à travers de nombreux centre-relais sur un important trafic à longue distance. Ces derniers avaient pour point de départ les grands centres côtiers comme Aflao, Kéta, Amoutivé (Bè), Aného, Xwlagan etc. et traversent des nœuds routiers importants de l'espace togolais comme Agou, Notsè, Sagada ... Ils se prolongent vers le nord, en direction des pays dagomba, adélé, kpessi, bassar, haoussa, etc. Les routes de Kéta et d'Aflao se rejoignent à Ho avant de s'écarter, l'une en direction de Péki et l'autre, desservant Kpalimé et Atakpamé.

Selon Napo Ali (1995 : 856), de Bè enfin, il était possible d'atteindre, par voie terrestre, Atakpamé, Kpessi, Bagou, Tchamba et Borgou¹.

La voie Xwlagan-Agbanakin-Togodo-Tététou-Sagada-Atakpamé, doublant le Mono, traverse les pays ouatchi et aja. Cette route (du sel), desservait par ailleurs, toutes les zones riveraines du Mono, à partir de Xwlagan et Agbanakin jusqu'au nord, vers les pays akposso, adélé, kpessi, tchaoudjo, bassar et djougou (Gayibor, 1997b : 323).

La route qui reliait Salaga à la côte était, à l'époque, un sentier de brousse. Mais, avec l'arrivée des Allemands et peu avant le transfert de la capitale de Zébé à Lomé par le gouverneur Köhler (1897), cette voie fut aménagée et connut une intensité de trafic considérable. À ce propos, Amétépé Ahadji (1998 : 142) précise :

« Cette route était surtout empruntée par les commerçants qui pratiquaient le commerce interafricain à partir de Salaga, d'où ils descendaient vers les villes côtières de la

¹ Il est cependant plausible que cette voie soit de construction récente, donc œuvre du colonisateur allemand, par rapport aux autres qui remontent à la période précoloniale. Cela se justifie par le fait que sur les cartes de l'époque (notamment Gayibor, 1997a : 324 ; Barandao, 1987 : 58) nulle part, il n'est mentionné l'existence d'un pareil itinéraire. D'ailleurs, à en croire A. Ahadji (1998 : 142), ce n'est qu'en 1890 que fut entreprise par Richard Kūas (premier administrateur de Lomé), l'ouverture d'une voie en direction du nord via Amoutivé et Agoenyivé.

Gold Coast. Dès qu'ils avaient fini de vendre leurs marchandises, ils glissaient vers Lomé¹, achetaient d'autres produits (fusils, alcool, tissus) et retournaient à Salaga en empruntant la route directe Lomé-Salaga qui était ainsi la seule voie qui menait de Lomé, donc de la côte vers l'intérieur du pays »².

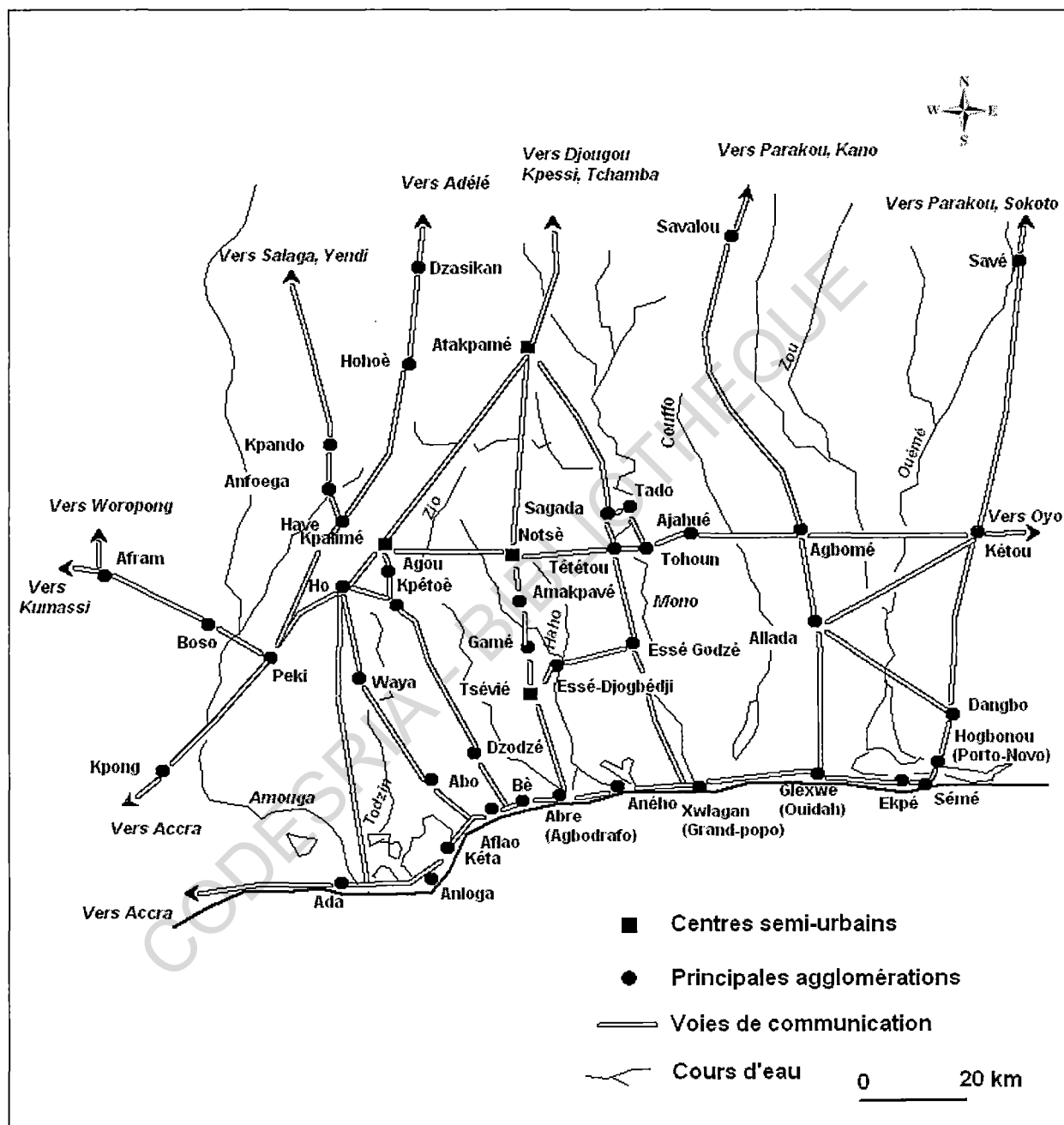
En dépit de l'existence de ces divers itinéraires reliant les villages de la partie méridionale entre eux et avec les localités de l'arrière-pays, il faut dire qu'une seule route était restée célèbre dans le milieu. C'est la route du sel. En effet, cette denrée était extraite de la mer par les populations xwéda et xwla de la côte. Elles la faisaient remonter, après extraction, par le Mono jusqu'à Sagada. De là, elle passait ensuite de village en village jusqu'à la latitude de Tchamba (Gayibor, 1997b : 290).

Si les itinéraires du commerce de la partie méridionale du territoire étaient très souvent d'intérêt local ou dans le meilleur des cas, d'intérêt régional comme on peut le constater en partie sur la carte ci-dessous, il n'en est pas de même pour le réseau commercial de la partie septentrionale dominée par les itinéraires à longue distance.

¹ Ce glissement des marchands vers Lomé s'explique par le fait qu'à l'époque, l'alcool, les tissus, les fusils étaient frappés d'exorbitants droits de douanes en zone britannique pour interdire leur trafic. Ainsi, esquivant ces droits de douanes, les commerçants viennent s'approvisionner à Lomé où ces produits sont autorisés et pratiquement exonérés de taxes (Cf. Marguerat, 1993).

² Si l'on convient avec l'auteur qu'à cette époque, aucune liaison n'existait entre Lomé et Atakpamé (Cf. Ahadji, 1998, infra p. 142), il n'en est pas de même quant à l'affirmation selon laquelle la route Lomé-Salaga était la seule qui menait, à l'époque, de la côte vers l'intérieur du pays. En effet, lorsqu'on analyse les cartes des voies caravanières de l'époque (Ali, 1995 ; Barandao, 1987...), on s'aperçoit que même, d'Aného via Atakpamé, on pouvait atteindre le profond arrière-pays dont Salaga. Ainsi, il serait plus convenable de dire que cette route était la seule qui menait directement de Lomé à l'arrière-pays (Sebald, 1998 : 55) via Salaga et non la seule qui menait de la côte vers l'intérieur du pays.

Carte n° 3 : Les voies commerciales dans l'aire ajatado (XVIII^{ème} - XIX^{ème} siècles)



Source : par nous à partir de Gayibor 1997a : 324

2.1.2.2. Le réseau commercial terrestre du centre et du nord

Dans la partie centrale et septentrionale du territoire, existaient de dynamiques centres économiques tels que Salaga et Yendi dans le pays dagomba, Krikri et Bafilo dans le Tchaoudjo, Kabou et Bassar en pays bassar et Sansanné-Mango en pays anoufo (Ali, 2004 : 27). Cependant, en réalité, ces différentes localités ne connaîtraient un tel essor économique sans avoir bénéficié de la desserte régulière des voies commerciales, surtout à longue distance.

Ainsi, selon la description de Napo Ali (1995 : 856-858), en venant de la Volta par Kété-Kratchi et Salaga, il existait deux principaux itinéraires. D'abord celui de Fasao-Sokodé. Dans cette dernière localité, cette voie prend deux orientations :

- Sokodé-Krikri-Djougou-pays haoussa ;
- Sokodé-Tchamba-Paratao-pays haoussa.

Ensuite, on a la voie de Bassar, subdivisée elle aussi en deux itinéraires :

- Bassar-Bafilo-Djougou-pays haoussa ;
- Bassar-Mango-Gourma-Mossi.

Dans le sens inverse, c'est-à-dire des localités du centre vers le nord, on note l'existence des voies suivantes :

- Kété-Kratchi-Fasao-Sokodé ;
- Atakpamé-Blitta-Sokodé ;
- Atakpamé-Kpessi-Bagou-Tchamba ;
- Doumé-Kpessi-Bagou ;
- Doumé-Kpessi-Blitta.

Par ailleurs, il existait de grands itinéraires lorsqu'on vient de la boucle du Niger, du Mossi, du Gourma ou du nord-Dahomey, en direction des régions septentrionales du territoire togolais. Ces derniers rejoignent les premiers ou leur sont parfois indépendants.

Pour avoir une vision claire sur les orientations suivies par ces itinéraires à longue distance à travers le bassin de l'Oti, B. Tcham, dans sa thèse d'Etat (2002) a retracé ces différentes voies commerciales. C'est ce qui apparaît sur la carte ci-dessous.

Sur cette carte, on observe que les principales voies transitant par le nord Togo sont en général des voies à longue distance débouchant sur diverses localités à savoir le pays mossi, Nounou, les cités haussa, le Niger, le pays bariba etc. En dehors de la voie Salaga-Gambaga-Dapaong-Kantindi-Korbongou-Pogno en direction de Nounou, pratiquement toutes les voies transitent par Sansanné-Mango. Cela montre l'important rôle que cette localité a joué dans les relations commerciales de la région. Mais en réalité, c'est surtout le pays kotokoli au nord Togo qui a eu à jouer un rôle important dans le commerce à longue distance, à titre de territoire de transit des commerçants.

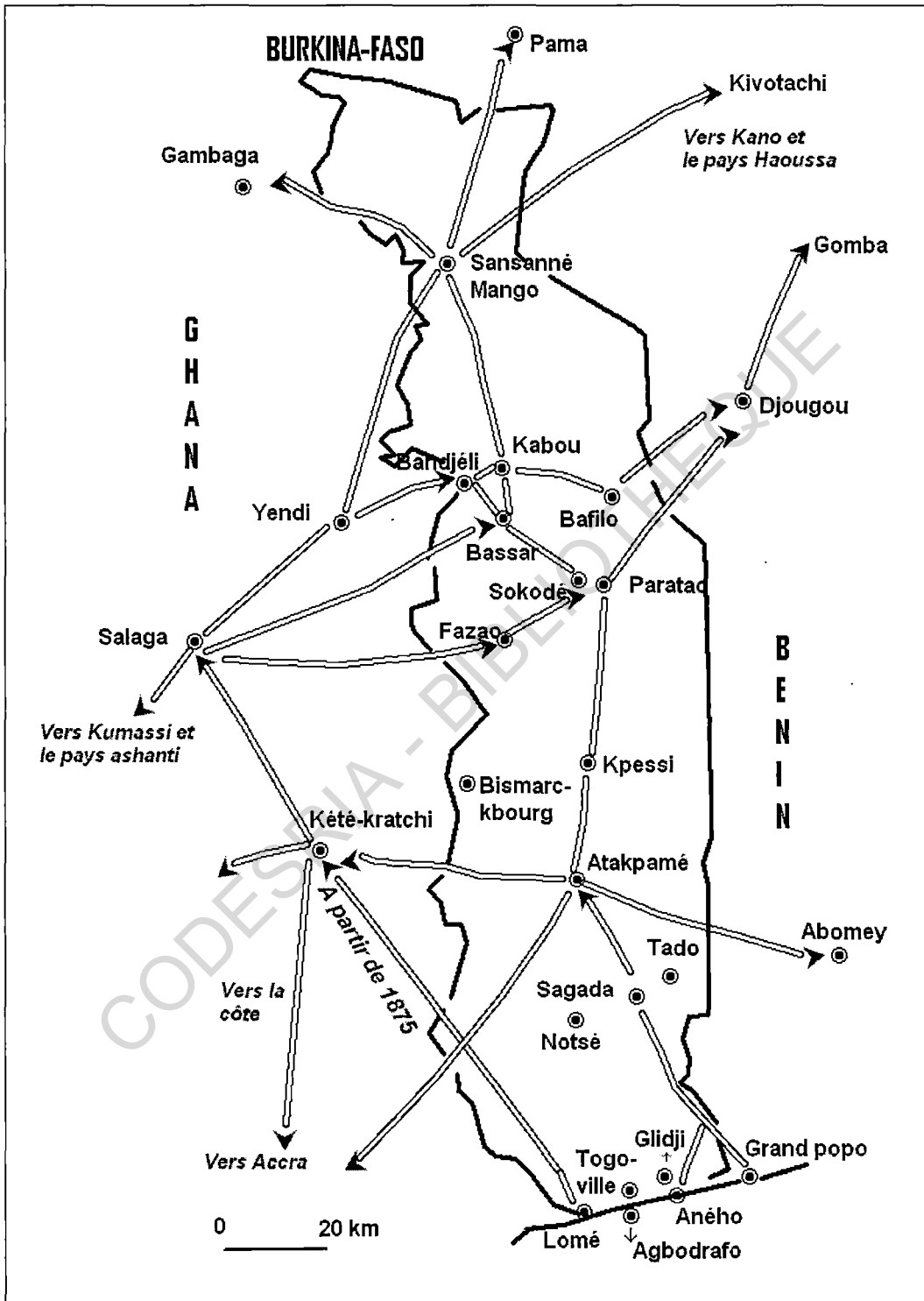
En effet, la nécessité de ravitailler le pays haussa en cola poussait les Mandé, les Haussa eux-mêmes et d'autres commerçants à aller à Salaga, marché régional de la cola, pour s'approvisionner. Sur la voie du retour, ils transitaient par le pays kotokoli au centre Togo où se faisaient également des échanges. Bien que ce pays ne soit pas un passage obligé pour les commerçants à cause de la multiplicité des itinéraires commerciaux existant dans la région, plusieurs le préféraient aux autres. La raison est que la voie la plus directe, celle qu'on obtient en traçant une ligne droite entre Kano (en pays haoussa) et Salaga, traverse le nord Togo par le pays kotokoli (Gayibor, 1997a : 286). Cette traversée du pays Kotokoli par les caravaniers a profondément restructuré ce dernier sur tous les plans. Nous y reviendrons.

En somme, au nord Togo, en dehors des échanges commerciaux intercommunautaires et régionaux, l'orientation des voies commerciales était surtout fonction du commerce de la cola. Les commerçants de cette denrée empruntaient trois principales voies :

- Une voie septentrionale venant du Soudan, traversant Mango-Yendi et débouchant sur Salaga ;
- Une voie médiane allant vers Djougou, touchant Bafilo, Kabou, Bassar et atteignant Salaga ;
- Une voie méridionale, traversant le Fasao, Sokodé, Paratao, joignant Djougou à l'est et Salaga à l'ouest (Ali, 1995 ; Tebie, 2002).

C'est donc, suivant les orientations de ces itinéraires commerciaux, aussi bien au nord qu'au sud (voir carte ci-après) que les peuples vivant sur l'espace togolais actuel entreprenaient des relations commerciales de courte, moyenne ou de longue portée.

Carte n° 5 : Principaux itinéraires commerciaux transitant par l'espace aujourd'hui togolais



Source : par nous à partir de Barandao 1987: 58.

2.2. Productions, échanges et moyens de transport

À l'arrivée des Européens, les différentes populations du futur Togo, qu'elles soient de la côte ou de l'arrière-pays, vivaient de l'agriculture, de la pêche, de l'artisanat, dont les surplus faisaient objet d'échanges sur les marchés locaux ou régionaux.

2.2.1. Une gamme variée de productions

Dans leurs divers récits de voyages, les premiers explorateurs et administrateurs ayant fait connaissance de l'arrière-pays togolais décrivent, souvent avec un style friand de stupéfaction, la variété de produits agricoles et des techniques culturelles des populations. Il en est de même pour les techniques de pêche. H. Zöllner (1885, rééd. 1990), Curt von François entre autres, racontent les techniques de pêche en usage dans les lagunes côtières. Si cette pratique est développée à la côte, soutient N. L. Gayibor (1997b : 322) c'est grâce au développement du système lagunaire ayant créé chez les populations côtières, de solides traditions de pêche, avec des techniques éprouvées et des circuits de distribution bien définis. Ainsi, la pêche, très répandue dans la région, fournissait de nombreuses variétés de poissons, des crabes et des huîtres.

Sur tout le littoral et sur la terre de barre, la production agricole est pratiquement dominée par la palmeraie traditionnelle. On y rencontre également les cocoteraies en création et une gamme variée de cultures vivrières assurant une alimentation suffisante. H. Klose, topographe et cartographe allemand dont le récit de voyages demeure le principal témoignage sur le nord-Togo à la fin du XIX^{ème} siècle (Goeh-Akué, 2005) fait état, d'après ce qu'il a vu dans cette partie du territoire, de la culture des légumineuses (arachides), des cultures céréalières (maïs, mil), des tubercules (igname, patate douce, taro) etc. De même, en dehors des produits agricoles, il est fait mention de l'élevage de bovins et de caprins en pays moba et dagomba.

S'agissant de la chasse, bien que cette activité soit bien souvent occultée par ces Européens dans leurs récits (excepté la description que H. Klose en fait dans ses écrits), on peut affirmer avec N. L. Gayibor (1997b : 321-322), qu'elle était prospère et fournissait diverses variétés de gibiers. Il s'agit entre autres, des antilopes, sangliers, cochons sauvages, lièvres,

éléphants, olacodes, tourterelles... Ces produits de la chasse furent souvent vendus sur des marchés spécialisés tels celui de Dégbénou¹ non loin d'Aného.

Aussi, les activités artisanales, notamment les produits de la forge², étaient-elles omniprésentes sur presque toute l'étendue du territoire. Cette gamme variée de production n'était pas seulement destinée à l'autosubsistance. Les surplus dégagés étaient acheminés sur les marchés ruraux qui s'animaient tous les cinq jours (Le Bris, 1977).

2.2.2. Les échanges

Grâce aux itinéraires commerciaux, la cola, les bijoux, les pagnes, le sel, les parfums, les miroirs, les armes à feu, les verroteries, les chapelets, les produits de l'agriculture, de l'élevage et de l'artisanat faisaient objet de transactions commerciales. Certains de ces produits provenaient de la côte (les produits de traite), d'autres, du proche ou du lointain voisinage (les produits de l'agriculture, de l'élevage, de l'artisanat), alors que d'autres encore (le sel³, les noix de la cola et les tissus) étaient le fruit du commerce international.

Le besoin de s'approvisionner en ces produits conduisait souvent les populations à se déplacer vers les "grands marchés" du territoire. C'est ce qu'évoque le Capitaine Sicre lorsqu'il mentionne la descente des Mossi et des commerçants de Djougou avec leur bétail jusqu'à Atakpamé⁴ à la recherche du sel, surtout pendant les périodes de pénurie de cette denrée sur les marchés de la région septentrionale, notamment Paratao, Bafilo, Tchamba, Krikri, etc. Il leur arrivait même de poursuivre leur route sur la Gold Coast via Agomé (Kpalimé)⁵ au cas où ils ne trouvaient pas satisfaction dans les localités susmentionnées. Même plus tard, pendant la période coloniale française, l'approvisionnement en sel a toujours motivé

¹ Selon N. L. Gayibor (1997b : 322), Dégbénou signifie littéralement "Adé gbonou", c'est-à-dire le marché au gibier.

² Pour d'amples informations sur les activités de la forge et les réseaux commerciaux y afférents, se référer à Peter Hahn : *Technique de métallurgie au Nord-Togo*, Lomé, Presses de l'UB, Collection Patrimoines n°6, 1997.

³ À propos du sel faisant l'objet de transaction, Tcham (2002 : 228) précise qu'il en existait à l'époque trois sortes. Une variété était destinée aux chevaux et l'autre aux hommes. Ces deux variétés de sel provenaient de la Haute-Volta et du Mali. Par la suite, soutient-il, le sel en provenance de la côte (qui constituait la troisième variété) finit par détrôner les deux premières.

⁴ Précisons qu'Atakpamé n'est pas le grand marché du sel en provenance de la côte par le Mono. C'est plutôt Sagada (Gayibor, 1997b). Toutefois, Atakpamé qui n'est qu'un centre relais, est relativement non loin de Sagada (probablement situé à trois jours de marche) (Goeh-Akué, 1999), ce qui fait qu'il n'est pas rare de trouver cette denrée sur les marchés d'Atakpamé qui d'ailleurs était un carrefour d'échanges.

⁵ Le capitaine Sicre : *monographie du cercle de Sokodé*, 1918, manuscrit, disponible aux ANT- Lomé.

la mobilité des populations¹. C'est dire combien cette denrée était très importante pour les populations pendant cette période et même jusqu'à aujourd'hui.

Le commerce à longue distance se faisait en caravanes pour des raisons de sécurité car, il n'était pas rare de tomber dans les embuscades des coupeurs de routes. Bénéficiant au départ de la protection des autorités politiques des localités traversées (contre des taxes bien entendu), les caravaniers finirent par s'organiser, incluant dans leurs groupes, des hommes armés pour les défendre en cas d'attaque (Tcham, 2002 : 228).

Du troc au départ, les transactions se faisaient plus tard en cauris puis en anneaux de cuivre dans la partie septentrionale du territoire (Apoudjak, 1988 ; Gehrts, 1996 ; Tcham, 2002). Il a fallu attendre le XIX e siècle pour que certaines monnaies européennes soient introduites dans la région par l'intermédiaire des commerçants haussa. Mais déjà, à cette époque, les populations côtières, fortes de leurs relations séculaires avec les Européens, vivaient sous l'influence de l'économie monétarisée.

Quels étaient alors les moyens de transport auxquels recouraient les populations pour assurer ces échanges ?

2.2.3. Une mobilité rythmée par la locomotion naturelle et le portage

D'ordinaire, à une époque où il n'y avait encore ni automobile, ni locomotive, c'est la locomotion naturelle qui était le mode de déplacement des personnes surtout pour ce qui concerne les peuples de l'actuel Togo. En revanche, les populations sahéliennes se déplaçaient très souvent par les chevaux ou les chameaux. Aussi, le transport des marchandises était-il fonction du mode de transport utilisé. D'une part, les marchandises étaient transportées par des animaux notamment des ânes pouvant parcourir une distance quotidienne de 16 km, avec des charges variant entre 70 et 80 kg (Tebie, 2002) ; d'autre part, on recourait plutôt aux porteurs (rémunérés en cauris). Il faut cependant souligner que cette distinction n'était pas étanche. Car il n'est pas rare de trouver quelques commerçants togolais (surtout de la partie septentrionale) disposer de chameaux ou d'ânes pour le transport de leurs marchandises ; de même, les commerçants sahéliens recrutaient très souvent des porteurs pour franchir les obstacles comme

¹ C'est ce que confirme ce rapport du commandant du cercle de Sokodé : « *Nous voyons même l'habitant du haut-Togo se rendre à Atakpamé pour y acheter le sel, précieuse denrée tant recherchée, autrefois si rare, devient d'un usage courant dans tous les foyers du nord* ». Rapport annuel de la France à la SDN 1925, p. 55.

la falaise de Boulohou ou alors des passeurs pour les aider à traverser les cours d'eau en crue. C'est le cas du Mô entre Djérékpanga et Nakpali (Gayibor, 1997b : 282-283).

En général, s'agissant de l'espace togolais, le portage a été l'unique moyen de transport terrestre avant la colonisation. Même au début de l'ère coloniale, le colonisateur allemand, pour parcourir le pays à la recherche de territoires et peuples à soumettre sous protectorat, a été obligé de recruter des porteurs, dont la mission était de transporter en hamac l'explorateur et de porter la provision et les bagages pour le voyage. Ce moyen de transport exigeait beaucoup de personnes, lesquelles ne sont pas facilement à portée de main du chef du village qui doit les recruter pour satisfaire vite la demande. Mais, le portage est encore plus pénible par les longues distances qu'il faut faire avec des charges qui pèsent entre 30 et 40 kg et, par conséquent, le nombre élevé de jours qu'il faut passer sur les chemins. Il va sans dire que ce travail pénible prenait plusieurs jours. Tout dépend de la distance à parcourir. Napo Ali (1997), donne une idée sur la durée du portage entre diverses localités du territoire à travers le tableau ci-après.

Tableau n° 1 : Le portage et les jours de marche entre les localités

Lieu d'origine	Destination	Nombre de jours sans bagages	Nbre de jrs avec bagages
Sokodé	Lomé	10 jours	14 jours
"	Kratchi	6 "	7 "
"	Bismarckburg	2,5 "	3,5 "
"	Atakpamé	4 "	6 "
"	Sansanné-Mango	4 "	5,5 "
"	Blitta	2,5 "	3 "
"	Kété-Kratchi	6 "	11 "
Lomé	Kété-Kratchi	7 "	11 "
"	Missahöhe	3 "	5 "
"	Bismarckburg	3 "	6 "
"	Bassari	11 "	15,5 "
"	Sansanné-Mango	14 "	19 "
"	Yendi	13 "	21 "

Source : Napo Ali, 1997 : 18

Il est vrai que le voyage entre ces différentes localités était ponctué d'arrêts de repos. Toutefois, connaissant les limites de la résistance humaine à la fatigue, entreprendre un voyage de 21 jours par exemple (selon les chiffres du tableau), chargé de bagages d'un poids supérieur ou égal à 30 kg, (30 à 35 kg selon H. Zölller, 1990) pour atteindre Yendi au départ de Lomé, on ne peut dire que ce travail est l'un des plus pénibles qui puisse exister¹. C'est d'ailleurs ce qui explique le fait que parfois trop fatigués, les porteurs refusaient de continuer le trajet. C'est le cas des porteurs de l'explorateur Von François qui, arrivés à Surma dans le Mossi, refusèrent de continuer la marche parce que fatigués. L'explorateur fut alors obligé de faire demi-tour, sans avoir atteint Wagadougou comme il se le proposait au départ (Ali, 1997 : 18).

Faute de statistiques, il est difficile de dire combien étaient engagés dans le portage aussi bien avant la colonisation qu'au tout début de celle-ci. C'est ce que souligne N. Ali (1995 : 1238) quand il déclare :

« Si avant la colonisation ils (les porteurs) portaient pour leurs propres besoins, malheureusement avec celle-ci, ils doivent encore porter, parce que le colonisateur n'a pas jugé intéressant de créer rapidement des routes et y mettre des moyens de transport, le portage humain lui paraissant commode pour ce qu'il faut faire transporter et à faible coût. Et en cela, nul ne saura jamais dire combien exactement d'hommes, de femmes et d'enfants ont été enrôlés pour cette corvée, pour combien d'heures de marche, combien de kilomètres de distances parcourus et surtout combien de tonnes de produits ont été transportées ».

À tout considérer, comme l'agriculture et l'artisanat dégageaient des excédents avant l'ère coloniale, les populations étaient intégrées dans un certain nombre de systèmes commerciaux ; il s'agit en l'occurrence du commerce interafricain de la zone sahélienne, de celui qui se pratiquait dans la zone d'influence de la Volta et du Mono et du système lagunaire à la côte. Ces échanges sont à l'origine d'une certaine dynamique économique et socioculturelle qu'on ne saurait passer sous silence.

3. Dynamiques économique et socioculturelle des populations togolaises à la base

La capacité de production, les déplacements de village en village ou sur les marchés locaux, régionaux ou internationaux insufflèrent une dynamique économique et socioculturelle aux communautés de l'espace togolais à la base. Cette situation suscita l'admiration des premiers explorateurs européens de l'intérieur dont les descriptions ont balisé le chemin pour la

¹ Hugo Zölller (1990), Meg Gehrts (1996) dans leurs récits de voyage, reconnaissent cela.

mise en valeur du territoire au moment où allait commencer effectivement la colonisation allemande¹.

3.1. Une dynamique économique, fruit de la mobilité des populations

Déjà dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, certaines localités du futur Togo connaissaient une relative prospérité, grâce à leur ouverture sur le monde extérieur, favorisée par les échanges commerciaux.

Pendant que les populations de la partie méridionale du territoire, particulièrement celles du littoral étaient engagées dans l'économie de marché par le truchement du grand commerce atlantique, les populations des régions du nord avaient une économie rythmée par le commerce caravanier. En dépit de cette situation, il existait une certaine complémentarité entre ces différentes populations. En effet, de l'intérieur arrivaient à la côte les produits du terroir. De la côte, étaient convoyés vers les marchés de l'intérieur, les produits de traite.

Le commerce atlantique insuffla une certaine dynamique économique aux populations côtières. Celles-ci devinrent plus tard des intermédiaires entre les commerçants européens et les paysanneries de l'arrière-pays (Ali, 2004). Justement, cet arrière-pays était resté fidèle à ses traditions agricoles et artisanales. On l'a vu, la production agricole était variée allant des céréales (mil, maïs, sorgho...) aux tubercules (igname, patate, taro), passant par les légumineuses (arachides). Le néré, le karité, le palmier à huile faisaient également partie de cette gamme variée de production agricole. De même, la production artisanale était omniprésente. Au rang des produits artisanaux, on peut citer, entre autres, les produits de la vannerie, de la poterie (avec des ustensiles comme bols, marmites, jarres...), de la métallurgie (houes, dabs, machettes, pièges à traquer le gibier...), les tissus (issus du travail du coton), etc. (Goeh-Akué, 2005). Ces différentes productions, qu'elles soient agricoles ou artisanales, dépassaient, comme précédemment mentionné, le simple cadre de la subsistance. L'abondance et la variété des produits locaux alimentaient un commerce actif à partir des agglomérations côtières, débouchant sur un vaste trafic. Celui-ci englobait plusieurs villages et centres qui jalonnaient les cours d'eau et les pistes. Ces derniers ont rendu dynamiques certaines localités.

Au sud, comme le précise N. L. Gayibor (1997b : 325) :

¹ Ce début effectif de la colonisation allemande que nous désignons tout au long du texte par "début de l'ère coloniale", N. A. Goeh-Akué (2005) le situe autour des années 1900, caractérisées par la fin de la "pacification" et le début de la mise en place des infrastructures et de l'outillage économique nécessaires à la mise en valeur.

« (...) l'intensité des échanges a donné naissance, le long des voies de communication et à leur intersection à de gros marchés où s'opèrent des transactions importantes, tant sur les produits locaux que sur les articles européens. Marchés des grandes villes côtières et des grandes capitales politiques ou économiques de l'intérieur, ils sont parfois spécialisés dans le commerce de gros d'un ou de quelques produits de base, principalement le sel. Tel est le cas de Sagada [pour le sel], de Kpogamé pour les captifs ou d'autres grands centres ... ».

De même, dans le profond arrière-pays on assiste à l'émergence de certaines localités devenues dynamiques grâce au commerce à longue distance qui y transitait. L'exemple des localités de Tchamba et de Sansanné-Mango, entre autres, illustre clairement ce point de vue. En effet, la position de carrefour des voies commerciales¹ faisait de Tchamba un haut lieu du commerce. Un important marché s'y est constitué. Sur ce marché, se trouvaient de nombreuses marchandises dont la cola de Salaga et le sel de la côte (Gayibor, 1997b : 313). Il était fréquenté par les marchands du pays yorouba, du Dahomey et évidemment ceux de la côte.

De même, l'axe caravanier Salaga-Yendi en direction des communautés gourma structura l'économie de Sansanné-Mango. D'abord, il faut le préciser, selon N. L. Gayibor (1997b : 301), l'installation des Anoufom dans cette localité n'a pas précédé cet itinéraire commercial. Au contraire, affirme cet auteur, ces populations ont choisi ce site parce que les caravanes haoussa l'utilisaient principalement déjà comme étape vers les marchés de la côte. Traversée donc par plusieurs itinéraires commerciaux², l'économie de Sansanné-Mango était largement tributaire des activités commerciales dont les produits étaient la cola, le sel, les tissus, les outils en fer, le bétail, les produits de l'artisanat, en plus du tabac et des textiles bien travaillés que fournissait la population locale. Les marchés de la localité s'animaient surtout lors du passage des caravanes. Ces dernières payaient aux Anoufom des taxes qui, d'après les informations recueillies par B. Tcham (2002), étaient versées soit en nature, soit avec des cauris, selon les marchandises transportées. À l'instar de Mango, Koundjoaré et Borgou, tous situés sur l'embranchement nord de la route caravanière de la cola, devinrent d'importants marchés, suite à leur rôle d'étape des transactions commerciales.

¹ Il s'agit de deux voies commerciales. La première de direction est-ouest partait des cités haoussa et reliait cette localité à Salaga par le Tchaoudjo et Fazao. La deuxième d'orientation nord-sud aboutissait à la côte depuis Aného et le pays Xwla par la vallée du Mono, Sagada, Atakpamé, Kpessi, Agbandi, Bago, Alibi et Kirikiri (Gayibor, 1997b : 313).

² Trois voies caravanières traversaient Mango. La première suivait l'orientation suivante : Soudan-Fada Ngourma-Mango-Yendi-pays du sud, producteurs de la cola. La deuxième : Pays mossi-Tenkodogo-pays moba-Mango-Yendi. La troisième : pays haoussa-Say-Tanguiéta-Djé Gando-Mango-Yendi (Gayibor, 1997b : 302).

Il est donc clair que la dynamique économique de l'espace togolais avant la ruée de la colonisation n'était pas seulement fonction de la variété de la production, mais aussi des transactions commerciales dont faisaient objet les surplus de cette gamme variée de production. En cela, les itinéraires commerciaux ont joué un rôle de premier plan. Toutefois, en structurant l'économie des populations à la base, les voies de communication ont de même impulsé une dynamique socioculturelle originale dans l'espace togolais.

3.2. Une dynamique socioculturelle impulsée par les itinéraires du commerce

Il est établi que les voies de communication attirent les populations du proche et du lointain voisinage. On l'a vu avec les Anoufom attirés de loin par l'axe caravanier Salaga-Yendi en direction des communautés gourma. De même, il est plausible que la route du sel ait attiré, elle aussi, des populations. En effet, selon N. L. Gayibor (1997a : 290), « la présence de gros bourgs ruraux au sud de Tchamba : Koussountou, Kamboli, Balanka, Bago, Goubi etc. alignés selon une direction nord-sud » pourrait confirmer cette idée.

En pays kotokoli, le peuplement alla de pair avec le développement du commerce. Mieux, il le précéda et suivit les changements d'itinéraires, ponctuant de nouveaux villages les voies ouvertes (Gayibor, 1997b : 283). En réalité, selon le même auteur, même l'organisation politique du pays kotokoli est tributaire du commerce à longue distance. Cette situation a fini par favoriser un brassage ethnique sans précédent. Il précise :

« (...) Traversés par ce commerce à longue distance, les milieux ruraux traditionnels du pays kotokoli se réorganisèrent profondément en adoptant la chefferie et l'organisation clanique et en se constituant en fortes communautés pluriclaniques tout le long des itinéraires. Il s'ensuivit une véritable mutation de ces milieux ruraux, où marchands, artisans, prêcheurs de l'islam, chefs coutumiers et paysans vécurent côte à côte dans une osmose tout à fait remarquable ».

En fait, ce brassage de populations, fruit des activités commerciales n'est en rien exclusif au seul pays kotokoli.

Dans la région d'Atakpamé en effet, pour des raisons similaires, des populations ont immigré de différents milieux pour y élire domicile. Ce phénomène est observable soit en pays akposso, soit à Atakpamé ou dans ses environs. C'est le cas des Adangbé installés dans l'Akposso, vers la fin du XIX e siècle et qui y ont fait souche. Selon N. A. Goeh-Akué (1999 : 43), « ces Adangbé, commerçants du sel, se retrouvent également à Atakpamé même dans le

quartier de Gnagna alias Tcheti. Une communauté se trouve aussi à Amakpapé, Kpellé, ainsi qu'à Dalia, non loin de Notsè ».

Une autre mutation sociale observée dans les localités du sud surtout celles du littoral est grâce au commerce atlantique, un embryon de bourgeoisie locale se dessina (Goeh-Akué, 2005). Propriétaire de multiples boutiques à la fois points d'achat de produits du terroir et points de vente des divers articles européens, cette bourgeoisie locale fut renforcée et servit par la suite de "courroie de transmission" pour les Allemands dans leur système de colonisation (Ali, 2004).

Plus significative de ces mutations sociales nées de la mobilité des populations est la formation d'un embryon de villes sur l'espace togolais à la veille de la colonisation (Barandao, 1987). En réalité, cet embryon du phénomène urbain n'est que la conséquence de la dynamique dont avaient fait preuve certaines localités.

En effet, avec Sansanné-Mango, on l'a vu, sa situation géographique à la jonction de plusieurs voies caravanières a fait d'elle une plaque tournante dans le commerce régional (Tcham, 2002). Fort de cet atout économique, Mango s'imposa aux localités environnantes comme un centre urbain aux fonctions multiples. Comme Sansanné-Mango, Bassar et Kabou, Tchaoudjo et Atakpamé ont suivi la même procédure. Selon une étude menée sur les villes du Togo, il ressort que ces localités doivent leurs structures urbaines à leurs aptitudes commerciales¹.

Au sud, on assiste également à ce phénomène urbain. Toutefois, les villes en question sont de création récente par rapport aux précédentes. C'est le cas de Glidji, Agouè, Agbodrafo entre autres (AGSF, 1984 : 38). Lomé, dernière ville créée à l'époque précoloniale dut de même sa dynamique au commerce interafricain. H. Seidel (1997 : 15) apporte à ce propos, la précision suivante :

« Au début, la nouvelle localité (Lomé) était composée seulement de quelques huttes et de quelques hangars sommaires faits de planches. Mais les commerçants prirent bientôt l'habitude d'envoyer leurs marchandises dans les nouvelles factoreries de cette localité, car, en y achetant les marchandises d'origine européenne, ils n'avaient pas à payer les lourdes taxes imposées par la colonie anglaise de la Gold Coast ; ils pouvaient par conséquent y

¹ Cette étude a été menée par l'Orstom. Les résultats de l'étude ont fait l'objet, en 1984, de la publication d'un ouvrage intitulé *Les villes du Togo : bilan et perspectives*. Les informations ici utilisées sont tirées de la page 36.

acquérir bien moins cher, les articles désirés¹. (...) Il en résulta que les caravanes de commerçants abandonnaient leur itinéraire habituel (qui longeait la Volta) et bifurquaient à la hauteur de Kpando pour se diriger sur Lomé en passant par la chaîne de montagnes »².

C'est d'ailleurs ce qui a fait dire à Richard Kūas (1997) au sujet de Lomé qu'« au commencement, était la contrebande », et Y. Marguerat (1996) d'enfoncer le clou : « Lomé, fille du commerce... ». Le développement de Lomé fut définitivement scellé au début de l'ère coloniale par le transfert de la capitale de Zébé à ladite localité (Sebald, 1998 ; Seidel, 1997 ; Ahadji, 1998 ; Marguerat, 1996).

En réalité, ce transfert n'est que la conséquence d'un certain nombre d'actions menées par R. Kūas, premier administrateur de Lomé (1889-1895). Ce dernier, pour faire de Lomé le nœud gordien des relations commerciales entre la côte et l'arrière-pays, aménagea la route Lomé-Kpalimé³ qui n'était, à l'époque, qu'un simple sentier de brousse (nous y reviendrons). Cette initiative insuffla une dynamique particulière non seulement à Lomé, point de départ de cette voie mais aussi et surtout à Kpalimé, une étape importante de la voie Lomé-Salaga.

Kpalimé ne fait pas partie de la liste des villes anciennes certes, mais, au début de l'ère coloniale, deux facteurs entrèrent en jeu pour donner à cette localité, une dynamique économique et plus tard urbaine. Le premier est celui déjà évoqué, la liaison de Salaga à Lomé via Kpalimé par une route. Le second facteur est le choix de Missahöhe comme poste de contrôle par l'administration, grâce à sa position stratégique. Ce rôle stratégique de Missahöhe s'étendit aux villages environnants dont Kpalimé qui, selon A. Ahadji (1998 : 144), est situé au croisement de deux axes commerciaux. De Kpalimé, partaient donc plusieurs itinéraires faisant d'elle une ville-carrefour au début de l'ère coloniale. Voici la description que A. Ahadji (1998 : 145) en fait :

« De Kpalimé, partait un axe en direction de Yokélé, un autre reliait Missahöhe à Atakpamé en passant par Kpalimé ; au sud, une autre route est tracée entre Kpalimé et Ho, par Kpadapé, d'où une autre rejoint Woamé et Klo-Mayondi. Les tronçons Kpalimé-Kété-Kratchi, Kpalimé-Accra par Ho et Kpalimé-Kpando par Agomé-Yo et Kame-Tonu constituent

¹ Cf. Y. Marguerat : *La naissance du Togo selon les documents de l'époque*. Lomé, Haho et Karthala, collection "Les chroniques anciennes du Togo", n° 4, 1993.

² Soit par Ho, soit par Kpalimé, les deux routes convergent à Assahoun. Kpando, aujourd'hui au Ghana, est à environ 35 km à l'ouest de Kpalimé, non loin de la vallée de la Volta.

³ En fait, Kpalimé n'est qu'une étape de la route Lomé-Salaga (Cf. Ahadji, 1998).

des axes commerciaux vitaux pour orienter l'essentiel du commerce de la région vers Kpalimé ».

En fait, ces différents itinéraires faisant de Kpalimé une ville carrefour ne sont pas tracés *ex-nihilo* par le colonisateur allemand. Il existait des liaisons, souvent des sentiers de brousse, entre les différentes localités. D'ailleurs, les populations locales ont toujours souvenance de ces liaisons qui, jadis, leur permettaient de se mettre en contact les uns avec les autres. Adzoa Agblezé¹ raconte : « *Kpalimé est la déformation de Mokpalifé, c'est-à-dire point de rencontre de plusieurs voies de communication. Les quatre autres villages d'Agomé² dont le nôtre (sic.) y étaient reliés par des sentiers... ».*

Toutefois, la localité de Kpalimé doit en majeure partie son essor à l'administration allemande. D'ailleurs, Kpalimé n'est pas la seule à être dans le cas. Au nord, en effet, on a encore en souvenir le transfert, dès 1897, de la capitale du Tchaoudjo à Sokodé, gros marché localisé sur un site beaucoup plus commode que Paratao³ (Barandao, 1987 : 111). Plus tard après l'indépendance (en 1965 précisément), Mango sera victime de la même situation au profit de Dapaong.

On le voit si bien, le phénomène urbain en Afrique n'est pas né avec la colonisation. Au contraire, déjà à l'époque précoloniale, certains centres, grâce aux activités commerciales, ont connu un essor et ont joué un grand rôle dans l'organisation de l'espace. À l'ère de la colonisation, nombre de ces centres n'ont pas perdu leur rôle. Ils furent renforcés et dotés de nouvelles structures leur ayant permis d'assumer les fonctions économique et administrative que leur confia le colonisateur. C'est d'ailleurs en fonction de ces réalités que certaines localités ont perdu leur prestige au profit d'autres jugées plus aptes à contribuer à la réalisation des ambitions de l'administration.

Sur le plan culturel, la traversée du nord Togo par les marchands du commerce à longue distance a fini par introduire dans les milieux initialement favorables à la religion traditionnelle, une nouvelle religion : l'islam. Peu à peu, cette religion, ayant pour haut lieu la localité de Tchamba entre autres, finit par faire des convertis. À cause de ces convertis bien qu'en nombre très limité, il était répandu, au début de l'ère coloniale que toute la région fut

¹ Adzoa Agblezé, 77 ans, entretien du 28 juillet 2006, à son domicile à Agomé-Kusuntu.

² Les villages d'Agomé sont au nombre de cinq. En dehors d'Agomé-Kpalimé et d'Agomé-Kusuntu, il existe aussi Agomé-Yo, Agomé-Fédo et Agomé-Tomégbé (Ahadji 1998).

³ La localité de Paratao était, à l'époque précoloniale, l'une des localités la plus dynamique dans le Tchaoudjo (Gayibor, 1997a).

acquise à l'islam. Cette version erronée fut d'ailleurs démentie par Mischlich à l'issue de son voyage dans la région (Gayibor, 1997a : 312).

De même, les activités commerciales dans la partie septentrionale du territoire ont donné lieu à des emprunts linguistiques au niveau des différents parlers ainsi qu'à leur diffusion.

« (...) C'est ainsi que le cotocoli ou tem a fini par s'imposer à bon nombre de locuteurs du cercle du nord-Togo. De la même façon, se mirent progressivement en place un parler nouveau comme le kasselem de Tchamba, riche en emprunts de toutes sortes : le konkomba, le ntcham de Bassar, le cotocoli de Sokodé, l'Ifè de Koussountou-Kambolé, mais aussi le Bariba qui participe à double titre à ces interférences économiques et culturelles » (Goeh-Akué, 2000 : 193).

De façon générale, la mobilité, facilitée par les itinéraires commerciaux relativement denses a permis d'abord l'émergence de grands pôles de la vie économique du territoire. Ceux-ci sont à l'origine du phénomène urbain précolonial. Aussi, les différents marchés, lieux de rencontres nés des activités commerciales, jouaient-ils une grande fonction sociale. Les peuples dominants sur ces marchés étaient les Haussa, les Anoufom, les Tem au nord, les Mina et les Ewé au sud. Les Yorouba étaient omniprésents sur tous les marchés (Simtokena, 1997 ; Barandao, 1987). Ces différentes populations apprirent à se connaître à travers les transactions commerciales. Cela favorisa un certain brassage ethnique et culturel à la base (Goeh-Akué, 2000).

Cette complémentarité est rendue possible grâce à l'existence des itinéraires commerciaux, qu'ils soient par voie d'eau ou par voie terrestre. Les voies d'eau ont rendu dynamiques les populations du sud alors que les voies terrestres, surtout les voies à longue distance ont fait de certaines localités de l'arrière-pays une plaque tournante dans le commerce régional (Tcham, 2002) et leur a permis de s'ouvrir sur le monde extérieur.

Au total, comme on peut le constater, l'existence des voies de communication dans l'espace togolais a facilité la mobilité des personnes et des biens. À travers cette circulation, les peuples du proche et du lointain voisinage apprirent à se connaître et à s'engager dans une dynamique d'échanges aussi bien sur le plan économique que socioculturel. L'avènement de la colonisation allemande, à travers la mise en place des infrastructures modernes de transport, donna un coup dur à cette dynamique ancienne de mobilité. À la place, s'établit, peu à peu, une dynamique nouvelle, conçue et instaurée par le colonisateur.

II. L'ÈRE ALLEMANDE ET LA MISE EN PLACE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT MODERNES : VERS LA RÉCUPÉRATION ET LA RÉORIENTATION DES ANCIENNES DYNAMIQUES DE MOBILITÉ

En prélude à la mise en valeur du Togo par les voies de communication modernes, les Allemands, par divers moyens, se sont d'abord assurés que le territoire fût réellement placé sous leur autorité et qu'ils avaient effectivement la mainmise sur les populations. Ils procédèrent ensuite par la mise en place des unités administratives et des postes de contrôle des douanes, deux initiatives majeures dont les retombées sur la libre circulation des personnes et des biens n'étaient pas des moindres.

1. S'assurer le contrôle des populations sous protectorat : à la découverte de deux initiatives contraignantes pour les Togolais

L'acte de naissance de l'espace territorial dénommé Togo fut signé lors de l'imprévisible traité de protectorat du 5 juillet 1884 entre Plakoo, représentant du pouvoir local et Gustav Nachtigal, incarnant l'empire allemand. En cette année 1884, l'espace sur lequel s'étendait le protectorat n'excédait pas le territoire sous l'influence de l'autorité morale de la divinité *Nyigblin* et de l'*Aveto*, grand prêtre de la forêt sacrée. Cet espace fort modeste recouvre les rives du lac-Togo, Lomé et ses environs jusqu'à Agoenyivé, et Baguida. Cette aire géographique s'étend sur une dimension d'environ 30 km sur la côte et de 20 km de profondeur dans l'arrière-pays (Assima-Kpatcha et al., 2005a).

Les premières actions en faveur de l'extension du territoire vers l'arrière-pays furent l'œuvre du commerçant allemand Heinrich Randad et du juriste Ernst Falkenthal, premier fonctionnaire allemand au Togo (Sebald, 1998). Il s'ensuivit des missions de reconnaissance de l'hinterland et des expéditions militaires incluant répressions violentes meurtres gratuits, etc. C'est donc à ce prix que l'espace territorial du Togo a été constitué et délimité. Après cette étape, Il ne restait plus qu'à préciser les frontières.

Comme l'ont si bien dit Assima-Kpatcha et al. (2005a : 39) «Après les avancés des hommes de terrain dans les montagnes et les savanes, la parole fut donnée aux diplomates, dans leurs confortables salons européens». Après moult tractations, ceux-ci finissent par trouver des compromis. À partir des cartes, on procéda au tracé des frontières sans tenir compte des réalités sur le terrain. Cette opération fut décrite par Lord Salisbury, cité par A. Aduayom (1975 : 1) en ces termes :

« Nous avons entrepris de tracer des lignes sur les cartes de régions où l'homme blanc n'avait jamais mis pied. Nous nous sommes distribués des montagnes, des rivières et des lacs, à peine gênés par cette petite difficulté que nous ne savions jamais exactement où se trouvaient ces montagnes, ces rivières et ces lacs ».

Les traités et accords relatifs à la délimitation des frontières scellèrent définitivement le sort du Togo créé de toutes pièces par les Allemands. Ce territoire minuscule, objet de convoitises entre puissances coloniales, couvrant une superficie d'environ 87 000 km², devint de gré ou de force, un creuset où devaient désormais cohabiter des peuples issus des ethnies et cultures différentes. Cependant, pour asseoir effectivement leur domination, les Allemands durent organiser ce qu'on a appelé par euphémisme la "pacification" pour réduire les populations manifestement résistantes.

Pour l'administration, cette opération "musclée" vis-à-vis des autochtones, alliant à la fois "la carotte et le bâton" suivant les cas¹ a payé. Ainsi, à la fin des guerres de résistance qui tournèrent en leur défaveur, les peuples de l'hinterland togolais comprirent que désormais, ils appartiennent à un même territoire géographique dénommé Togo et ils ont pour maîtres des "Blancs" venus de l'Allemagne. Les nouveaux occupants, pour mieux tenir en respect les populations décidèrent de procéder à un découpage administratif du territoire.

1.1. Le découpage administratif et son impact sur la mobilité traditionnelle des Togolais

Au Togo allemand, la mise en place de la structure administrative rythmait avec l'extension du territoire. Ainsi, de 1885 à 1912 le territoire était scindé en 8 unités administratives. Au sud et au centre elles étaient connues sous le nom de cercles (*Bezirksämtern*). Au nord, on les désignait par stations ou postes administratifs (*Stationsbezirke*). Il existait cinq cercles encore appelés circonscriptions (Sebald et Tcham, 2005 : 56 et sq). On distinguait : les cercles de *Lomé-stadt* et *Lomé-Land* (Lomé-ville et Lomé Campagne), Aného, Missahöhe et Atakpamé. Les stations, au nombre de trois, étaient : Kétékratchi, Sokodé-Bassari et Sansané Mango (Tcham, 1985 : 100 ; Ali, 2004 : 34 ; Sebald et Tcham, 2005 : 55-56). Selon B. Tcham (1985 : 100), cette différence de dénomination des unités administratives (station et cercle/circonscription) s'explique sans doute par la situation particulière que connaissait chacune de ces régions. En effet, considérées comme plus évoluées

¹ En réalité, les opérations de conquête de l'arrière-pays n'ont pas été toutes répressives. Car dans certains milieux, de simples promesses ou cadeaux (entendus par "la carotte") du colonisateur suffisaient pour gagner le cœur des roitelets. En revanche, ailleurs, notamment à Tové, Binaparba, en pays konkomba, ce fut une réelle démonstration de force (appelée ici par "bâton").

grâce à un contact plus anciens avec la colonisation européenne, les populations du sud et du centre furent regroupées dans des cercles alors que celles du nord jugées assez frustrées, toujours résistantes à l'ordre colonial malgré la conquête, devaient être soumises à une surveillance plus attentive. C'est ce qui explique l'érection dans cette région des postes administratifs dont les responsables furent pour la plupart des fonctionnaires militaires. Pour des raisons similaires, l'administration coloniale allemande ferma cette région aux missionnaires et aux commerçants de 1907 à 1912¹.

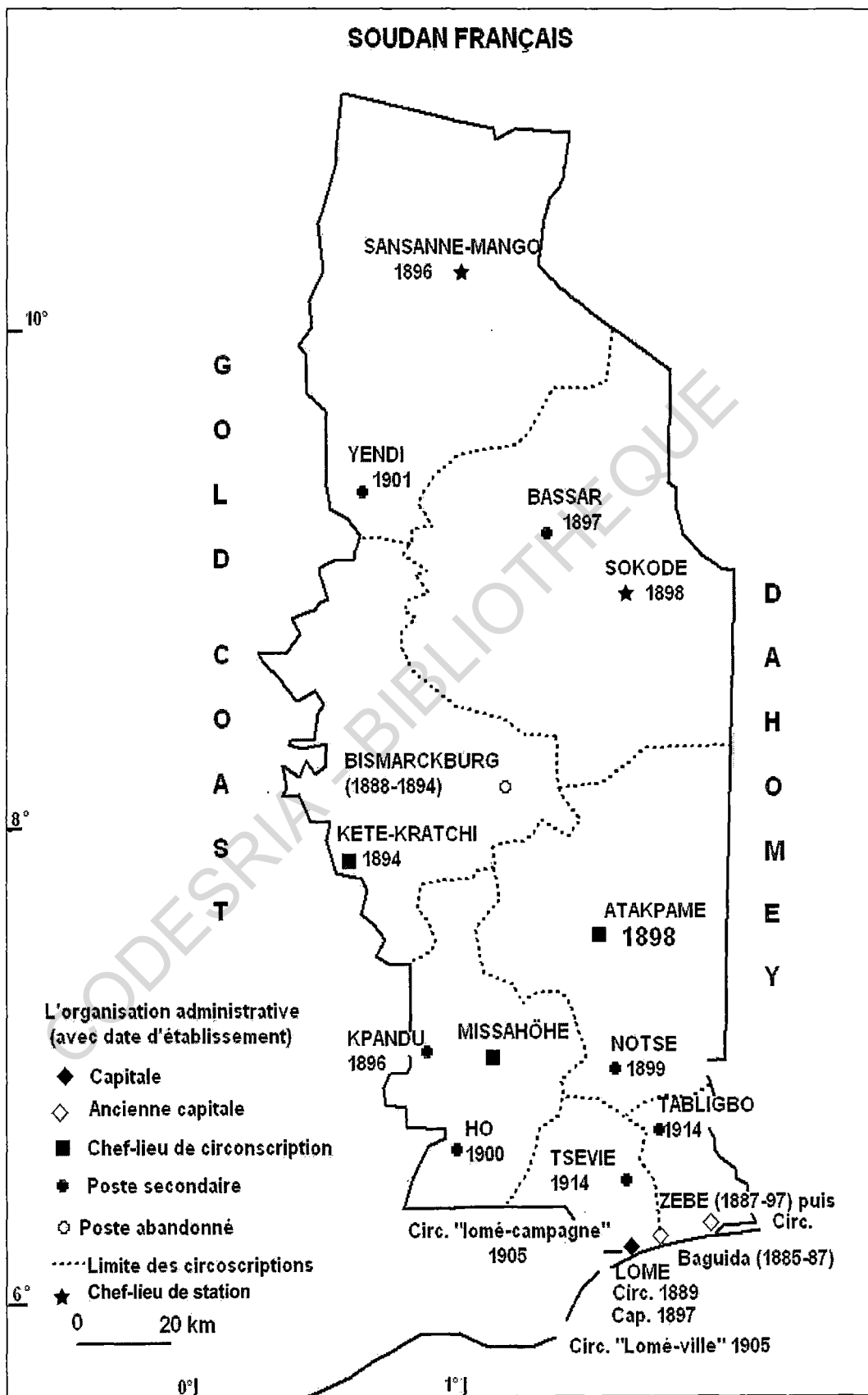
Compte tenu de la densité de la population de certaines unités administratives, on procéda à la création de postes secondaires.

En 1900, dans le cercle d'Aného, la station secondaire de Tokpli fut créée comme poste douanier sur le fleuve Mono. Elle fut transférée en 1914 à Tabligbo sous la direction de deux Allemands. De même, la circonscription de Missahöhe fut subdivisée en stations de Kpando, Ho et Kpalimé, avec chacune un fonctionnaire allemand. Dans la circonscription d'Atakpamé, Nuatja (Notsè) fut érigé en station secondaire. Au nord, Yendi fut érigé en station secondaire dans la circonscription de Sansanné-Mango, de même que Bassari, dans la circonscription de Sokodé-Bassari comme on peut l'observer sur la carte à la page suivante (Sebald et Tcham, 2005 : 50).

Les cercles étaient sous la responsabilité du chef de circonscription alors que les stations étaient sous l'autorité des chefs de station. Malgré cette distinction, les compétences juridiques des uns et des autres étaient les mêmes. Ils cumulaient à eux seuls, les pouvoirs civils, militaires et dépendaient de l'administration centrale dirigée par le gouverneur impérial installé à Lomé depuis 1897.

¹ Sans doute, cette dernière raison n'était qu'un prétexte. La vraie raison tenait, selon Ali (2004 : 22) au fait qu'il fallait préserver la main d'œuvre à recruter dans la région septentrionale pour les travaux de mise en valeur du sud, et aussi pour son exploitation dans les autres colonies allemandes d'Afrique.

Carte n°6 : le découpage administratif du Togo allemand



Source : par nous à partir de ORSTOM - LCA

Le découpage tel que réalisé posait d'énormes problèmes. D'abord, il a constitué un handicap sérieux pour le développement des réseaux du commerce interafricain et la dynamique subséquente. Cette situation a occasionné le développement d'un système de contournement des itinéraires sous surveillance administrative. Ensuite, si pour les cercles du sud, constitués majoritairement de populations éwé, il existait une certaine homogénéité ethnique et linguistique au sein des unités administratives, il n'en fut pas de même dans les différents postes administratifs du nord ; car, le nouveau découpage regroupe dans cette région, des populations aux structures sociopolitiques et culturelles aussi diverses que variées sous une même autorité. En effet, le poste de Kétékratchi rassemble les Tapa, Adélé, N'tribou, Adjouti. Le poste de Sokodé-Bassari regroupe, pour sa part, les Tem, Tchamba, Kabiyè, Losso (Nawdeba), Bassar, Konkomba. Enfin, Sansanné-Mango rassemble des éléments tchokossi (anoufom), moba, gourma, lamba, dagomba (Tcham, 1985 : 108).

Qualifié d'arbitraire, ce découpage ne s'est basé sur aucune réalité politique, culturelle ni religieuse des peuples à la base. Montrant le caractère arbitraire du nouveau découpage, Tcham (1985 : 108), prenant l'exemple de la station de Sokodé, s'interroge :

«Comment, (...), parvenir à concilier les conceptions égalitaristes, animistes et très indépendantes du Kabiyè, avec celles de son voisin le plus immédiat, le Tem de Tchaoudjo, islamisé, soumis à un pouvoir de type féodal et habitué à obéir dans un cadre territorial défini à un pouvoir contraignant ?». Le même problème s'est posé dans la station de Mango-Yendi.

Ce découpage eut un double effet économique et administratif sur les populations. D'abord sur le plan économique, d'une part, cette répartition implique une surveillance attentive des flux. En conséquence, certaines populations abonnées au commerce interafricain n'avaient plus la liberté d'exercer au Togo au regard des contraintes administratives. D'autre part, cette situation a eu des conséquences positives sur le mouvement commercial général. En effet, dès qu'une région abrite un poste administratif, elle est dotée d'une force de sécurité. Cette situation encourageait les commerçants à pénétrer en toute quiétude l'intérieur du territoire, surtout pour satisfaire aux besoins sans cesse croissants en produits importés. Dans cette atmosphère favorable aux importations, ce sont les alcools qui dominaient. Non moins importantes étaient les exportations. Celles-ci étaient dominées par les produits du palmier (palmistes et huile de palme) et plus tard le maïs, le caoutchouc et l'arachide (Ali, 1995 : 1217).

En revanche, sur le plan administratif, ce découpage impliquait un véritable quadrillage des populations, surtout celles de la partie septentrionale. Il n'est donc pas étonnant que

l'administration prenne plus tard certaines décisions en vue de maintenir sur place ces peuples et surveiller de près leurs mouvements. À titre illustratif, prenons les deux ordonnances suivantes et analysons leur contenu.

- Ordonnance du 5 juillet 1907 relative à l'émigration des autochtones des cercles de Sokodé-Bassari et Sansanné-Mango ; il dispose :

« Conformément aux paragraphes 5 de l'ordonnance du chancelier du Reich du 27 septembre 1903 et 15 de la loi sur le protectorat, il est ordonné ce qui suit par la partie à préciser par la proclamation du gouvernement en élaboration, de la population des cercles de Sokodé-Bassari et Sansanné-Mango. Paragraphe 1 : Les autochtones hommes et femmes qui, suite au mariage n'ont pas encore un foyer, ne peuvent quitter leur région que s'ils ont au préalable signalé leur désir d'émigrer au chef de famille qui fait établir pour eux un certificat d'émigration par l'autorité compétente du cercle. Paragraphe 2 : Le jour de l'émigration doit être fixé par le chef du cercle après audition du chef de famille. Paragraphe 3 : L'attestation d'émigration doit porter l'identité des autochtones et le jour à partir duquel l'autorisation d'émigrer a été accordée. Paragraphe 4 : Le chef du cercle peut refuser la délivrance de l'attestation aux autochtones et interdire l'émigration sur demande du chef de famille pour des raisons spécifiques, en particulier lorsqu'il manque aux membres de la famille, la capacité de travailler. Paragraphe 5 : Les autochtones obligés à déclaration, n'ayant pas d'attestation, ne peuvent entrer en rapport de travail avec les étrangers. Paragraphe 6 : Les autochtones qui, contrairement aux prescriptions qui précèdent, émigrent de leur région au service de l'étranger, seront sanctionnés conformément aux dispositions de l'ordonnance du 22 avril 1896 du chancelier du Reich. La reconduction forcée de tels autochtones est autorisée.

Paragraphe 7 : L'ordonnance entre en vigueur le 5 juillet 1907. Signé, Le gouverneur ».

Cette ordonnance montre jusqu'à quel point l'administration ne souhaitait pas voir quitter le territoire, la main d'œuvre disponible, surtout celle considérée comme "qualifiée" des cercles concernés par ladite ordonnance. De même, les trois premiers paragraphes d'une autre ordonnance signée le 20 septembre 1907 font découvrir un autre aspect des restrictions relatives à la mobilité du public, toujours dans les cercles de Sokodé-Bassari et de Sansanné-Mango. Ils sont ainsi libellés :

« Paragraphe 1 : Par une annonce officielle, le gouvernement peut déclarer "zones d'interdiction" les cercles de Sokodé-Bassari et Mango-Yendi ou tout simplement des parties déterminées desdits cercles. Paragraphe 2 : Les étrangers, c'est-à-dire les non autochtones et

les hommes de couleur qui ne font pas partie des communautés résidant dans les zones d'interdiction ne sont pas autorisés à séjourner dans lesdites zones. Paragraphe 3 : La zone d'interdiction est placée sous l'autorité du chef de cercle qui, seul, est habilité à autoriser la circulation de la population entre cette zone et les autres localités du pays, ainsi que le passage de ladite zone aux hommes de couleur pratiquant le négoce. En dehors de ces cas, le gouverneur peut, dans des circonstances particulières, et sur demande, autoriser les Blancs et leur personnel à séjourner dans la zone d'interdiction... »¹.

Comme déjà souligné, ces ordonnances ne visaient d'autres objectifs que de maintenir la main d'œuvre locale sur place en vue de son exploitation pour les travaux de mise en valeur du sud, indispensables à la viabilité économique du territoire. C'est donc dans ce but que l'accès desdites régions aux Blancs (surtout missionnaires) supposés porteurs de civilisation fut sinon interdit, tout au moins très limité. Mis à part le découpage administratif, l'érection des postes de surveillance des douanes (considérée aussi comme préalable à la mise en valeur) fut également durement ressentie par les populations dans leurs besoins quotidiens de mobilité.

1.2. L'institution des douanes : réorienter le flux migratoire et restreindre la liberté de circulation des personnes et des biens

De l'ancien italien *dona* devenu aujourd'hui *dogona* se rattachant ainsi au vocable arabe *diouan*, la notion de douane a signifié dans le temps registre, puis le bureau où se réunissent les employés qui tiennent ce registre². De nos jours, la notion de douane désigne la branche de l'administration publique chargée de percevoir les taxes imposées sur l'importation ou l'exportation de certains produits.

En Afrique précoloniale, certaines pratiques s'apparentaient à la perception des droits de douanes modernes. Toutefois, il conviendrait mieux de parler, dans le cadre de ces pratiques, de la perception des impôts. Ces impôts, désignés le plus souvent par le vocable de taxes, étaient perçus par les chefs traditionnels sur les produits écoulés sur leur territoire ou ceux qui y transitaient. C'est dire que la notion de douane n'était pas pour ainsi dire étrangère aux populations de l'Afrique précoloniale. Toutefois, elle n'était pas très développée et n'était pas non plus très restrictive.

Loin d'avoir des visées purement économiques comme c'est le cas pendant et après la période coloniale, la perception des taxes relevait beaucoup plus du domaine politique, donnant

¹ Les deux ordonnances sont reproduites intégralement par Napo Ali (2004 : 97-98).

² Définition tirée du Dictionnaire encyclopédique Quillet, 1974.

lieu au chef traditionnel d'exercer sa souveraineté sur son territoire. De même, cette pratique ne visait pas non plus à restreindre, comme c'est le cas aujourd'hui, la libre circulation des personnes et des biens.

L'espace aujourd'hui togolais s'inscrivait dans cette dynamique ancienne de perception de taxes. En témoignent, les articles 3 et 5 du traité de protectorat signé le 5 juillet 1884 à Baguida. Ces articles disposent : Article 3 :

« Sans l'accord préalable de sa Majesté l'empereur d'Allemagne, le roi Mlapa ne percevra aucun droit ou taxe autre que les droits et taxes coutumiers actuellement en vigueur, à savoir, un shilling par tonne de palmiste, un shilling par fût d'huile de palme, payables aux chefs locaux respectifs ». Article 5 : *« Sa Majesté l'empereur d'Allemagne ne s'immiscera pas dans la pratique de la perception des droits qui a été suivie jusqu'ici par le roi Mlapa et ses chefs ».*

Certaines réalités historiques peuvent faire douter de l'effectivité de la perception des taxes sur les produits par les chefs locaux de l'espace togolais pendant la période précoloniale. En effet, c'est connu que Lomé, relevant du domaine d'influence de l'hypothétique roi Mlapa fut créé *ex-nihilo* à la faveur du commerce. Ce commerce, basé sur la fraude et la contrebande, a attiré des commerçants véreux de l'arrière-pays qui, fuyant les différentes taxes en vigueur dans la Gold Coast voisine, contribuèrent à l'essor de la localité de Lomé (Marguerat, 1993). C'est dire que le système de taxes dont font allusion les articles ci-dessus, bien que réel, n'était pas systématique. Le contrôle était donc lâche en raison de la précarité du dispositif de surveillance.

Considérant que cette précarité du système douanier sera à court ou à moyen terme préjudiciable à l'économie de la colonie, les Allemands, après la signature du traité de protectorat, entreprirent d'organiser systématiquement le Togo du point de vue douanier. C'est dans cette logique que dès 1886, deux conseils d'administration se réunirent respectivement les 22-23 mars et les 22-24 septembre. Le premier statua sur la perception des droits de douane ; le second, sur le régime douanier en général (Ali, 1995 : 1333-1334). Ces concertations ont abouti à des résultats concrets certes, mais avant de passer à la mise en application des décisions, il était opportun de procéder à un arrangement avec les puissances colonisatrices voisines. C'est ainsi que le 25 mai 1887, il fut signé un compromis douanier entre l'Allemagne et la France sur les possessions des deux puissances sur la côte des esclaves. Le 24 février 1894, un arrangement similaire intervint entre l'Allemagne et la Grande Bretagne au sujet de leurs possessions respectives du Togo et de la Gold Coast (Ali, 2004 : 57 ; Samarou, 2006 : 14-15).

Suite à ces accords, l'Allemagne entreprit de créer un certain nombre de postes de surveillance des frontières à l'échelle du territoire.

Sur la frontière ouest, furent mis en place les postes de Noépé, Zolo, Ho, Kpando, Kétékratchi, Otisu et Tashi avant 1898. Du côté est, notamment le long du Mono, furent érigés les postes de Avévé, Agomé-Séva, Agomé-Glozou, Tokpli en 1899 ; Djéta, Agouégan en 1900 ; Togodo en 1901 ; Tététou et surtout Agbanakin pratiquement pendant la même période (Samarou, 2006 : 16). À partir de 1900, des postes de surveillance de frontières, on est passé aux véritables stations et bureaux de douanes. Déjà en 1907, des localités comme Bassar, Yendi, Sokodé et Mango, situées dans la partie septentrionale du territoire, abritaient des postes de douanes. En 1913, on dénombrait au Togo quinze centres douaniers importants sans compter les nombreux stations et poste d'arrêt (Ali, 1995 : 1352 ; 2004 : 57 ; Samarou, 2006 : 17).

À ces différents points de contrôle, on percevait des taxes aussi bien sur les articles importés que sur le bétail. À titre d'exemple, on percevait 6 marks sur un bœuf, 2 marks par mouton et cochon, 0,25 mark pour la volaille (Goeh-Akué et Sebald, 2005 : 337). Ces taxes furent instituées par l'administration dans le souci de récupérer les fruits du commerce interafricain traditionnel et pour dissuader des déplacements intempestifs de populations. Si au sud la perception de ces redevances douanières était plus ou moins effective, au nord, il n'en était pas ainsi, du fait que la surveillance des frontières y était très lâche faute de personnel. En conséquence, les caravanes haussa entre autres, traversant de part en part le territoire, réussissaient par moment à échapper aux contrôles frontaliers, empruntant le plus souvent des détours (Goeh-Akué et Sebald, 2005).

Par ailleurs, dès le 5 novembre 1906, il fut institué un péage de route dans les cercles de Mango-Yendi, Sokodé-Bassari et Kétékratchi. Le taux des taxes à payer était fonction de la nature et de la charge de la marchandise et surtout du lieu de provenance au lieu de destination du produit. De même, le 26 juillet 1913, un péage fut créé pour les commerçants allant d'une région à une autre, avec un montant des taxes qui varie de 1 à 12 marks suivant la destination choisie (Ali, 2004 : 57-58).

Les populations dont le tracé des frontières a séparé leurs champs de leurs villages n'étaient pas épargnées des taxes. C'est le cas entre autres de la localité d'Agoué. En effet, la ligne frontière telle que tracée en 1897 entre le Togo allemand et le Dahomey français séparait la localité d'Agoué de son arrière-pays. De ce fait, elle fut limitée à son terroir sablonneux sans ses champs de culture. Les paysans pensant pouvoir traverser quotidiennement la frontière pour continuer à exploiter leurs champs déchantèrent assez rapidement ; car, des mesures

draconiennes furent prises par l'administration allemande pour empêcher la mobilité transfrontalière. Dans ce sens, il fut imposé des taxes sur les récoltes des champs. Par exemple, un poulet allant du Togo à Agoué était taxé de 0,60 F. Un fagot de bois suivant la même trajectoire était taxé de 0,10 F. Du côté Dahoméen, les personnes qui traversent la lagune pour se rendre dans leurs champs en territoire du Togo allemand payaient 7,50 F tous les 6 mois¹ (Hahn, 2007 ; Ali, 1995). Signalons que ce problème d'Agoué n'a jamais été résolu jusqu'à la fin de la domination allemande au Togo.

Il est donc évident, nous l'avons dit, que l'érection des postes de douanes et les taxes y afférentes visaient non seulement des objectifs économiques, mais elles visaient aussi à restreindre la liberté de circulation en vue de maintenir sur place les populations à administrer.

Dès que la puissance administrante put se targuer d'être solidement implantée au Togo et d'y avoir jeté les bases institutionnelles pour une meilleure administration, va s'ouvrir pour ce territoire une nouvelle ère, celle de la mise en valeur dont les infrastructures de transport ont joué un rôle de premier plan.

2. Des infrastructures "modernes" de transport pour la mise en valeur : vers un abandon des anciens moyens de mobilité ?

La naissance du Togo et son évolution sous administration allemande ont été possibles grâce à l'action des commerçants et des groupes de pression en Allemagne, motivés par l'essor du commerce transatlantique. Ainsi, soucieuse de créer des conditions nécessaires au développement des sociétés allemandes ayant localement des intérêts, les grandes lignes de la mise en valeur du Togo furent esquissées aussitôt à l'issue de la conquête de l'hinterland.

Dès 1889, une mission économique avait été envoyée au Togo pour explorer les possibilités économiques de la colonie. Les rapports de cette mission ayant été très concluants, les travaux de la mise en valeur n'allaient plus traîner. Dès le départ, prenant appui sur les anciennes structures économiques, les Allemands mirent l'accent sur l'exploitation intensive du Togo, en inscrivant dans l'ordre des priorités, le développement des plantes industrielles. Il va sans dire que c'est le domaine agricole qui fut considéré comme prioritaire dans la mise en valeur. Développer l'agriculture, non pour la consommation locale mais pour alimenter les citoyens et les industries métropolitains, tel était l'objectif visé par la puissance administrante.

¹ Les taxes se payaient en Mark (monnaie allemande) en zone togolaise. Les équivalences en franc courant sont faites par N. Ali dans le document cité en référence.

Toutefois, cette mission ne pourra être accomplie sans la mise en place de l'outillage économique à savoir le wharf, les voies ferrées et les routes.

En métropole, la question de la mise en place des infrastructures de transport a fait couler beaucoup de salive. En effet, pendant longtemps, le parlement allemand, face au problème de financement, hésita avant de donner son accord de principe pour l'octroi d'un emprunt dont intérêts et amortissements devaient être payés par la colonie¹. Mais, devant la pression constante des mouvements coloniaux, surtout du Comité économique colonial, le gouvernement impérial local se décida, dès 1890, en attendant que les débats autour du wharf et du chemin de fer ne soit tranchés, à construire, sur fonds propres de la colonie, des routes (Barandao, 1987 : 79).

2.1. Routes et pistes : une mobilité restreinte

La politique de mise en valeur initiée par les Allemands au Togo accorda peu d'importance aux routes car, elle fut axée sur le chemin de fer. Néanmoins on les construisit quand même.

2.1.1. Mise en place du réseau routier

La construction des routes au Togo remonte à 1890. Les premières à voir le jour partaient de la côte en direction de l'hinterland, reliant ainsi Lomé aux centres relativement dynamiques de l'intérieur, notamment Missahöhe, Aného et son arrière-pays, Atakpamé. L'avènement du chemin de fer occasionna l'essor du réseau routier. Cela s'explique par la mission même assignée aux routes à l'époque : desservir les zones de production enclavées de sorte à apporter au rail, un trafic important. Dans cette logique, tous les terminus de voie ferrée étaient desservis par des routes et pistes (nous y reviendrons). De même, les routes assuraient la liaison entre les grandes agglomérations situées dans la partie méridionale du territoire. Toutefois, les seules routes carrossables se situaient dans les cercles de Lomé et d'Aného.

La mise en place du réseau routier s'est faite par étapes à partir de la côte. Mais le nord, fermé de 1907 à 1912 à la pénétration européenne pour des raisons déjà évoquées, devait attendre longtemps.

¹ A. Kratz, "Le Togo au début de notre siècle" in *Le mois en Afrique*, n° 213-214, octobre 1983, p. 155, cité par K. Barandao, 1987 : 79.

À la veille de la première guerre mondiale, le réseau routier togolais s'étendait sur 1216 km dont aucune n'était bitumée (Sebald, 1988 : 47). Il comprenait cinq artères principales auxquelles venaient s'adjoindre des pistes secondaires (Metzger, 1941 : 18). Mais en réalité, il ne s'agissait que d'un réseau de pistes en lieu et place de routes proprement dites, un réseau embryonnaire et primaire adapté aux besoins de la jeune colonie. Construit dans les cercles en fonction de leurs potentialités productives, le réseau routier togolais se présentait comme suit.

Le cercle d'Aného, fort de ses relations séculaires entretenues sur la côte avec différentes puissances européennes, demeurait un centre commercial par excellence. En plus de cet atout, il était réputé dans la production d'huile de palme et de noix palmiste. Il y avait de bonnes raisons pour qu'il soit doté du réseau routier le plus dense de l'époque pour l'écoulement de ces produits vers la côte. Dans cette logique une route de 2,5 m fut construite sur toute la longueur de la ville, longeant la plage et la lagune. Pour avoir accès aux produits du grand marché de Vokoutimé, une voie de 12 km part d'Aného par Zébé pour joindre ce centre commercial. De Zébé, une autre route passe par le grand marché d'Aklakou. La route de Sévagan relie Glidji passant par Zowla, Anfoin et arrive à Tokpli ; De Djéta une autre route passe par Zébé, arrive à Avévé et atteint Vo. Par la route d'Akodessewa on aboutissait au lac Togo. La route d'Akodessewa relie Hahotoe puis Akoumapé et Tchèkpo. De Tchèkpo, elle arrive à Kouvé, atteint Gboto et s'arrête à Tokpli (Tebie, 2002 : 28).

Il est à noter que des ponts ont été tout de même construits sur les rivières. Au total, le cercle d'Aného disposait, à la fin de l'occupation allemande, de 647,4 km de routes achevées et de 46,5 km en construction, avec une largeur de 3,5 m en terre argileuse ou latéritique (Ali, 1995 : 879).

Pour ce qui est du cercle de Lomé, grâce au rôle important que jouait Lomé dans la vie économique du territoire, le nombre de routes y a également crû. Ainsi a vu le jour la route du café-cacao qui partait de Lomé, passant par Noépé et Assahoun pour déboucher sur Ho. Une route part de Lomé et relie Tsévié et Gamé, localités où sont produites les noix de coco. Tout le long de la plage de Lomé fut desservie par une route. Toujours de Lomé, partaient des routes pour la desserte des villages environnants comme Bè, Amoutivé, Djagblé, Dekpo, Baguida, Abobo et Lébégan, villages qui approvisionnaient le wharf de Lomé en huile de palme, noix de palmistes et produits de cocotier pour leur exportation. Moins importants n'étaient pas les chemins au travers lesquels le ravitaillement du wharf de Lomé était effectif. Il s'agit notamment de Assahoun-Agou Akoumaou, Kévé-Dzogbépémé –Alokoegbé –Noépé –Kovié –Tové.

Un total de 134,6 km de routes de 3,5 à 4 m de large en partie empierrées et en partie latéritiques est à mentionner à l'actif des Allemands dans le cercle de Lomé à la fin de leur période (Tsigbé, 2005 : 15).

Le cercle de Missahöhe, dont la localité de Missahöhe voire Kpalimé demeure un carrefour pour le commerce interafricain ne fut pas oublié. C'est donc la nécessité de relier les points commerciaux de la localité aux milieux de plantation de cacao par excellence que les routes y ont été construites. Il s'agit notamment des routes qui relient Amoussoukopé à Kpalimé (57 km), Ho à Kpalimé (39 km), Kpalimé à Goudévé (36 km), Yo à Kamétonu (16 km), Kamé à Kwaminkroum (45 km), Kpalimé à Kouma (5 km), Liati à Atalou (20 km), Kpedji à Amédjopé (7 km), Dafo à Echuime (7,8 km), Atalou à Chochoe (2,4 km) (Tebie, 2002 : 30).

Au total, 105 km de routes dont 32 km consolidées ont été construites dans ledit cercle jusqu'en 1913 (Tsigbé, 2005).

Le cercle d'Atakpamé, réputé pour sa culture de coton, ne fut pas en reste. C'est ainsi qu'on assiste à la mise en place des itinéraires suivants : Atakpamé-Kpalimé, Atakpamé-Langabou-Sokodé, Hihéatro-Amlamé, Notsé-Tététou-Atakpamé-Agbandi (le plus long). À la veille de la guerre, on relevait à l'actif des Allemands 137 km de routes construites et 14 km en construction dans ledit cercle (Tebie, 2002 : 31). Comment se présentait alors l'état du réseau routier dans la partie septentrionale du territoire?

Certainement pendant la période coloniale allemande, peu d'intérêt avait été accordé au nord Togo, étant donné que cette partie n'était pas considérée comme "utile" au colonisateur. Or les routes étaient construites dans les cercles en fonction de leur performance productive. Le chemin de fer qui était prévu pour desservir le nord, s'est arrêté à Atakpamé. Nous le verrons. En principe des routes devraient être construites pour la desserte totale des régions septentrionales mais hélas ! Même les quelques efforts de construction de routes fournis dans la zone s'expliquent par la volonté du colonisateur de drainer des contingents d'hommes des pays losso, kabiyè, moba, bassar vers le sud pour les utiliser sur les chantiers de construction des routes et chemin de fer.

Dans cette logique furent entretenues des anciennes pistes des autochtones en vue d'atteindre ces derniers et de leur imposer le nouveau pouvoir. Ceci étant, au moment où les Allemands quittaient le Togo en 1914, le réseau routier du nord n'était qu'embryonnaire. Il se limitait à deux voies principales : une du côté ouest, liait Lomé à Mango, passant par Kpalimé, Kétékratchi ; située plus à l'est, la seconde, ayant pour point de départ Lomé,

desservait Atakpamé, Sokodé et débouchait sur Bassar (Tebie, 2002 : 34).

De façon générale, construites en majeure partie en latérite ou en pierres, les routes devaient attendre la période française pour être bitumées (pour certaines d'entre elles). L'œuvre de désenclavement par les routes s'était limitée au sud du territoire, le nord pratiquement oublié mais fournissant la majeure partie de la main d'œuvre pour la réalisation des travaux.

2.1.2. Des routes et ouvrages d'art à peine entretenus

L'entretien des routes et ouvrages d'art précipitamment construits a posé d'énormes problèmes à l'administration. Nous proposons ici trois exemples majeurs tirés d'Ahonsu (1989 : 36-37) pour montrer l'ampleur de ces difficultés d'entretien auxquelles faisaient face les Allemands au Togo.

En effet, en 1898, la route Lomé-Kpalimé, la plus importante voie débouchant de la côte sur l'arrière-pays a été gravement endommagée par d'abondantes pluies. Il s'ensuivit la mobilisation d'une forte colonie d'ouvriers conduite par un ingénieur des ponts et chaussées pour entreprendre les travaux de réparation. Les ouvriers procédèrent à la réfection des routes et au remplacement des ponts endommagés. Les travaux n'ayant pas évolué rapidement comme prévu, les pluies diluviennes de l'année 1899 durent les arrêter. Ils ne furent achevés qu'à la saison sèche suivante, après quatre ou cinq mois d'attente.

Ensuite, sur la route Lomé-Atakpamé, en juin 1907, au point kilométrique 18 au départ de Lomé, suite à d'abondantes pluies, la chaussée a été complètement enlevée sur une longueur de 4 à 5 m. De même, au kilomètre 19, à 400 m environ au sud du pont sur le Zio, la chaussée fut entièrement détruite sur 5 m. Plus loin, au kilomètre 45, les eaux du ruisseau Dogatse ont submergé la route sur une longueur de 50 m et atteint une hauteur de 30 cm. Plus en avant, au kilomètre 48, le Kolo a détruit un caniveau et creusé un trou de 7 m de large à travers la chaussée. Le 14 juillet de la même année, les eaux du fleuve Lili ont submergé le pont qui y était suspendu et atteignirent une hauteur de 15 cm. La plate-forme du pont était sous l'eau sur une distance d'environ 500 m¹.

Enfin, sur la route Kpalimé-Kpando, à la suite des fortes pluies du 8 au 9 septembre 1908, il s'est produit une rupture de la chaussée entre Yo et Kamé, au kilomètre 1,6 au départ de Yo, précisément au niveau de la gorge dite "*Schweinfurt*". En effet, les drains entreposés

¹ ANT-Lomé, Amtsblatt, 1907, p. 216, cité par Ahonsu, 1989, p. 37.

dans la gorge se sont progressivement bouchés au cours des deux ans suivants l'année où celle-ci a été remblayée. Dans ces conditions, ils ne peuvent plus évacuer l'eau. Par conséquent, l'eau de pluie y stagnait jusqu'à atteindre un volume de 1000 à 1500 m³. Elle y brisa enfin la chaussée, emportant près de 3 000 m³ de terre et de pierres vers la vallée. Cette situation occasionna une rupture de trafic sur ce tronçon pendant un bon moment. Les travaux de réfection consistant à reconstruire un caniveau et à remblayer de nouveau la gorge ont duré deux mois et coûté 14 500 marks¹.

À travers ces exemples, on s'aperçoit que le problème réel auquel devait faire face l'administration allemande dans l'entretien des routes était relatif aux ouvrages d'art. N'ayant pas été construits avec des matériaux résistants, ces ponts étaient fréquemment endommagés par des pluies diluviennes, occasionnant ainsi des ruptures de trafic s'étendant parfois sur toute la période des pluies. Dans ces conditions, la mobilité par route était sérieusement embêtée. Seul le pont sur la Kara faisait exception à la règle. À ce titre, il a joué un grand rôle dans l'intégration de la région de la Kara à la colonie.

2.1.3. Le pont sur la Kara et l'intégration de la région de la Kara à la colonie

Le pont suspendu sur la Kara fut construit en 1902. Il s'agit en fait de deux câbles d'acier tendus entre deux pylônes implantés sur les deux rivages du fleuve auxquels on a fait accrocher un pont de 42 m de long. Suspendu à 9 m environ au-dessus du niveau normal du fleuve, ce pont donnait la certitude de ne pas être submergé en période de crue où le niveau de l'eau montait à environ 6 m de hauteur (Sebald, 1988 : 48).

Ce pont est d'autant plus utile pour l'administration que le Docteur Kersting, chef de la circonscription de Sokodé-Bassar (qui abritait ledit ouvrage d'art) mentionnait dans l'un de ses rapports en 1905 :

« Ce pont de 1,10 m de large, peut être franchi commodément par les hommes, par les bêtes de somme et le bétail... Son importance réside dans le fait qu'il relie au Togo de vastes zones de la région de la Kara qui, sur le plan géographique, avaient des affinités naturelles avec le nord du Dahomey. Cette région qui était rattachée à la circonscription de Sokodé-Bassari était si peuplée qu'il existait un énorme besoin d'expansion là-bas. Ceci s'effectue en direction de l'est, étant donné que la frontière française proche n'est pas un obstacle naturel.

¹ ANT-Lomé, Amtsblatt, 1908, N° 26, p. 194, cité par Ahonsu, 1989, p. 37.

Il y a donc lieu de préserver le potentiel en homme de la colonie en détournant les mouvements de populations vers le sud»¹.

À la lecture de cette déclaration, on s'aperçoit que le pont sur la Kara était très stratégique pour l'administration allemande. D'abord, il rendit permanente la mobilité des personnes et des biens dans la localité, mais il facilita aussi le travail des forces de police en contrôlant la mobilité de la main d'œuvre au seul profit de l'administration (Goeh-Akué et Sebald, 2005 : 386-387). N'ayant coûté que 900 marks, ce pont « rendit de loyaux et fidèles services jusqu'au jour où le trafic automobile rendit nécessaire la construction d'un autre pont » (Sebald, 1988 : 49).

À la différence des ponts en bois construits aux différents endroits et qui se sont assez rapidement effondrés, le pont sur la Kara demeura pendant une décennie, le seul pont en dur de tout le nord Togo. C'est d'ailleurs grâce à ce pont que la ville de Kara a vu le jour (Goeh-Akué et Sebald, 2005 : 386-387). Bien sûr, les ponts et les routes ont permis la desserte des localités éloignées du rail. Mais une question reste posée : Les Togolais ont-ils réellement utilisé le réseau routier mis en place ?

2.1.4. Une exploitation des routes et pistes très limitée

Au Togo, à la différence des colonies voisines, la période qui court du début de la colonisation à la veille de la première guerre mondiale n'était pas celle de l'automobile². Ainsi, bien que des routes aient été tracées, la circulation par automobile était plutôt rare. Jusqu'en 1914, le Togo, avec ses 3 véhicules, était en tête des colonies allemandes pour le nombre de véhicules de transport. Ces camions circulaient (en dehors de celui qui desservait les localités situées entre Atakpamé et Sokodé) surtout entre Kpalimé et Kpando, de même que sur les voies secondaires de la région : Kpalimé-Ho, Kpando-Nkoya etc.

Sur le plan statistique, ces véhicules, à la fin de 1913, avaient transporté un total de 222 kg de produits de Kpando à Kpalimé, essentiellement l'huile de palme et les noix palmistes et en retour, les marchandises parmi lesquelles les boissons, le sel, les produits industriels... (Ali, 1995 : 1241). Pour combler le vide créé par le manque de véhicules, on recourra à l'usage de charrettes.

¹ ANT-Lomé, FA1 N° 192, pp. 156-157, cité par Goeh-Akué & Sebald, 2005, p. 386.

² Selon Sebald (1988 : 47), bien que la circulation automobile ait connu un grand essor dans les colonies voisines au tournant du siècle et qu'un certain nombre de fonctionnaires coloniaux aient attiré, à Sokodé, l'attention de l'administration sur les avantages décisifs de la circulation automobile, surtout au nord Togo, le gouvernement continua à opter pour le chemin de fer. C'est ce qui explique la quasi-absence d'automobile au Togo à l'époque.

Celles-ci assuraient surtout le transport des biens à l'échelle de la colonie. L'implantation des Noirs américains à Tové et la nécessité pour eux de transporter le coton cultivé jusqu'à la côte avaient occasionné l'utilisation de charrettes. Une charrette d'une tonne de charge nécessitait en moyenne une quinzaine de manœuvres. Pour traîner pareille charge de Lomé à Kpalimé (120 km) par exemple, les manœuvres mettaient une dizaine de jours en saison sèche et une quinzaine en saison pluvieuse (Ahonsu, 1989 : 32).

De 1903 à 1904, l'utilisation des charrettes au Togo a pris de fortes proportions. Sur la principale ligne de l'intérieur (Lomé-Kpalimé) par exemple, circulaient déjà 20 charrettes tirées par des autochtones portant en moyenne 500 à 600 kg, voire 1000 kg de charge (Ahonsu, 1989). De même, sur la route Lomé-Atakpamé, il s'est développé un trafic très animé après que les ponts sur le Zio et le Haho aient été construits.

Les statistiques relatives au nombre de charrettes n'étaient pas tenues. À en croire Ali (1995 : 1239), « *il est difficile de dire combien de charrettes ont existé au Togo jusqu'en 1914 ; on peut les estimer peut-être entre deux à quatre centaines, en partant du chiffre de 64 charrettes à Atakpamé au moment de la récolte du coton en 1908 et 53 en temps normal* ».

Comparativement au portage humain qui n'a certes pas disparu à cette époque, l'utilisation des charrettes présentait l'avantage d'augmenter le tonnage du fret. Par ailleurs, elle implique une importante réduction du prix de transport, car le nombre total de tireurs ne représentait plus que la moitié, parfois même le tiers des porteurs. Toutefois, la vitesse n'a guère changé, étant donné que, à l'image du portage, les charrettes allaient au rythme de la locomotion naturelle.

Mises à part les charrettes, il est également fait mention de l'utilisation de bicyclettes et de motocyclettes dans la colonie. Initiée par les missionnaires, l'utilisation de ces moyens modernes de transport fut encouragée par l'administration, surtout au niveau des fonctionnaires allemands. Mais les Africains tirèrent également parti de cette possibilité. Malheureusement, comme le fait observer Sebald (1988 : 48) :

« *On n'a jamais envisagé, ne serait-ce que sur le plan théorique, la possibilité de faire de la bicyclette un moyen de transport pour les Togolais et les produits locaux. On n'a même pas essayé de déterminer statistiquement combien de centaines de bicyclettes furent importées jusqu'en 1914* ».

Même la majorité des Allemands, malgré l'existence des moyens modernes de transport, continuaient à voyager dans des hamacs transportés par des porteurs, ou alors se déplaçaient à cheval là où cela était possible (Sebald, 1988 : 47).

Cela montre que le système ancien de portage auquel s'adonnaient beaucoup de personnes à savoir enfants, femmes et hommes, et pour lequel il n'y a pas de statistique aussi bien en heure, en kilomètres parcourus qu'en produits transportés a survécu, d'ailleurs jusqu'à aujourd'hui, aux systèmes modernes de transport. Ceux-ci n'ont été développés, pendant la période allemande que pour les régions du territoire où il existait effectivement quelque chose à transporter. Nous y reviendrons.

Les moyens de transport ci-dessus énumérés ne pouvaient à eux seuls assurer l'acheminement des produits de la colonie vers la côte pour leur convoiement vers la métropole. L'exemple des charrettes face à la question du transport du coton suffit à lui seul pour confirmer ce point de vue. En effet, en 1907, le Directeur Hupfeld, cité par Ahonsu (1989 : 34), rapporte dans la *Deutsche Kolonialzeitung* le volume total de coton produit dans les différents districts. Celui-ci se présente sur le tableau ci-après :

Tableau n° 2 : Production du coton au Togo en 1906/1907

Districts	Kilogramme total de coton produit
Lomé	6 250
Aného	5 250
Missahöhe	11 8500
Atakpamé	137 250
Kété-Kratchi	2 000
Sokodé	31 500
Mango	500

Source : ANT-Lomé, FA1 426, p. 300, cité par Ahonsu, 1989 : 34.

Comme on peut le remarquer sur ce tableau, bien que le coton fût cultivé à l'échelle du territoire, il se dégage trois principales régions productrices. Il s'agit, par ordre d'importance, de la région d'Atakpamé, de Missahöhe et celle de Sokodé.

Selon les calculs du Professeur Marburg, spécialiste de l'agriculture tropicale, en 1907, le transport d'une tonne de produit de Sokodé à la côte par charrette coûterait 400 marks et que 1000 personnes mettraient trois semaines pour transporter le produit de 150 ha de champ de

coton de Sokodé à Lomé¹. Dans le même ordre d'idée, le journal *Staatbürger-Zeitung* de Berlin rapportait en 1908 que la production de coton du district d'Atakpamé atteindrait, les années à suivre, 250 000 kg. Pour assurer le transport de cette quantité de coton, poursuivit le journal, l'administration devrait mobiliser en moyenne 330 charrettes devant être tirée chacune par 10 hommes valides, soit un total de 3 300 hommes valides à prévoir pour assurer le transport de la production cotonnière du seul district d'Atakpamé², sans oublier les autres produits du même district et ceux des districts plus éloignés. Où fallait-il trouver ces bras valides, alors que les travaux de construction des voies de communication nécessitaient aussi de la main d'œuvre? Il paraissait bien évident que les charrettes ne répondaient plus aux exigences de l'évolution de la capacité productrice de la colonie. Ainsi, comme l'a si bien dit Ahonsu (1989 : 35), « le transport sur route par chariot qui fut tantôt salué avec espoir et enthousiasme face au moyen traditionnel qu'est le port sur la tête est déjà désuet ».

Dans ces conditions, il était impérieux de penser à la mise en place d'un moyen de transport plus rapide et adapté. Le choix fut porté sur le train. Toutefois, avant que le chemin de fer ne soit construit dans les cercles du nord, il fallait d'abord y entretenir le peu de routes qui y furent construites.

Au demeurant, il est un fait que la construction des routes n'était pas pour l'administration allemande une priorité. C'est ce qui justifie l'état piteux des routes à l'époque et, par voie de conséquence, la rareté d'automobiles dans la colonie. Conçues dans la logique classique d'une colonie d'exploitation, ces routes n'avaient d'intérêt que dans la mesure où elles servaient, d'une part, à apporter au train du fret, d'autre part, à drainer vers la côte la main d'œuvre du nord pour la construction du chemin de fer.

Pendant que se mettaient en place les infrastructures routières, des études se faisaient dans le but de doter la colonie d'un ensemble de dispositifs d'évacuation indispensables à sa mise en valeur. C'est dans cette logique que fut projetée la mise en place du complexe portuaire et ferroviaire.

¹ ANT-Lomé, FA1 426, p. 224. Extrait du journal *Leipziger Neueste Nachrichten*, Leipzig n° 263 du 22 septembre 1907, cité par Ahonsu, 1989, p. 35.

² ANT-Lomé, FA1 426, p. 224. Extrait du journal *Staatbürger-Zeitung*, Berlin, n° 111 du 12 mai 1908, cité par Ahonsu, *ibidem*.

2.2. Le complexe portuaire et ferroviaire : vers une appropriation du train par les Togolais?

La construction des voies ferrées en complicité avec le wharf a relativement changé les habitudes de transport des Togolais surtout ceux de la partie méridionale du territoire.

2.2.1. De la mise en place du réseau ferroviaire et portuaire

Dès leur mise en place, le wharf, dispositif portuaire, et les voies ferrées ont été exploités en synergie. Le chemin de fer apportait au wharf son trafic pendant que le wharf alimentait les locomotives des produits manufacturés et de matériels pondéreux. Cependant, il faut noter qu'en prélude à la mise en place de ces infrastructures économiques, beaucoup de salive et d'encre ont coulé. C'est qu'en fait, le gouvernement impérial n'était pas prêt à accorder un préfinancement pour la réalisation de ces infrastructures. Plusieurs y voyaient un investissement à perte. Mais grâce aux groupes de pression constitués majoritairement des sociétés privées ayant localement des intérêts, le 12 février 1898, lors de la 39^{ème} session plénière du *Reichtag* (le parlement), le projet reçut l'aval de la commission des finances. C'est ainsi que des ingénieurs furent envoyés sur le terrain pour les préludes à la réalisation du projet. Le wharf fut réalisé en première position. Ensuite, fut mis en place le réseau ferroviaire.

2.2.1.1. Le wharf pour le transbordement portuaire

Les côtes togolaises n'étaient pas dotées d'un port naturel¹. Cette situation rendait délicates les opérations de débarquement et d'embarquement des marchandises. La rade d'Aného² qui jouait le rôle de port s'est très vite révélé inadaptée et dépassée quant au volume de marchandises transbordées. De plus, l'utilisation des pirogues pour le transbordement n'était pas très efficace, ce qui expliquait de nombreuses pertes dont étaient victimes les armateurs (Zöller, 1990). Eu égard à ces réalités, dès 1899, les Allemands entreprirent de construire un wharf de type moderne à Lomé.

¹ Cette situation s'explique par le fait que la houle y est extrêmement forte surtout à certaines périodes de l'année.

² C'est une ancienne escale importante sur la côte des esclaves. Avec l'abolition de l'esclavage, cette rade a vu sa mission première changée. Désormais, elle s'est spécialisée dans l'exportation des oléagineux vers l'Europe : produits des palmeraies de toute la vallée du Mono (y compris celle du Dahomey) et du coprah, seul produit côtier exportable à l'époque (Verger, 1968 : 128). Selon Barandao (1987 : 82), la rade d'Aného était également devenue un grand débouché pour le commerce dans la région. On y exportait des produits vivriers, poissons séchés et fumés vers les colonies voisines de la côte. Les navires s'y mouillaient au large, les opérations de débarquement et d'embarquement s'effectuant au moyen des pirogues par des pagayeurs autochtones spécialisés dans ce genre de travail. Au début de la colonisation, les activités de cette rade naturelle se limitaient à des opérations modestes, du fait qu'elle ne disposait d'aucune infrastructure moderne. Avec la construction du wharf de Lomé, plus personne ne sollicitait les services de cette rade.

Le choix porté sur Lomé avait des raisons aussi bien politique qu'économique. Politique, parce que depuis 1897, cette ville était devenue le siège de l'administration. Économique, en raison du fait que Lomé se trouvait à mi-distance entre les capitales des deux colonies voisines de l'est (Dahomey) et de l'ouest (Gold Coast) (Barandao, 1987 : 82). Il était donc convenable que ce wharf, symbole de l'exploitation économique, soit installé à proximité des comptoirs installés dans le golfe de Guinée à partir du XV^{ème} siècle (Chazelas, 1931 : 109).

Ce fut à l'occasion du traité du 14 novembre 1899 qui a réglé la question de la frontière avec la Gold Coast¹ que la décision de construire un dispositif portuaire au Togo avait été prise. Officiellement lancé en 1899, un wharf en bois fut construit et mis en service en 1900. Malheureusement, il fut détruit en 1902 par un incendie. À la place, fut construit un autre en métal qui devint opérationnel en janvier 1904. Le débarcadère avait pour dimension 15 m de large et 354 m de long (Sebald, 1988 : 42). Mais, en lieu et place d'un outillage définitif, ce fut plutôt une jetée de fonds. Puisque cet ouvrage, peu conforme aux réalités du milieu, fut également emporté en partie par le raz-de-marée de la nuit du 16 au 17 mai 1911 (Gayibor, 1997a : 55). Réparé, il fut remis en service le 12 novembre 1912. Pour une seconde fois, cet ouvrage ne dura pas longtemps. Nous y reviendrons.

De l'écroulement du nouveau wharf, voici la conclusion que P. Sebald (1988 : 43) tire : *« une fois de plus, ce serait une bonne occasion pour méditer la thèse coloniale selon laquelle la science européenne vaut également pour l'Afrique et cette arrogance européenne qui refuse de prendre en compte la réalité des vagues africaines... »*. En fait, si cet auteur s'exprime de la sorte, c'est que les Allemands avaient tellement confiance en leur ingéniosité qu'ils n'aient jamais pensé essayer des déboires en Afrique. Ils ont ainsi minimisé la fureur des vagues qui, selon eux, ne pourraient en aucun cas défier leur chef-d'œuvre. La preuve est que le pont de cette infrastructure a été construit à angle droit et non dans le sens opposé à la direction de la houle. Voilà pourquoi il ne résista pas. Parallèlement à la mise en place du wharf, on entreprit de construire le chemin de fer.

2.2.1.2. Le réseau ferroviaire pour apporter au wharf son trafic

S'inscrivant presque dans la même logique que le wharf, la mise en place du chemin de fer au Togo visait à faciliter, à la descente, l'évacuation des produits du cru de l'intérieur vers

¹ Par ce traité, les Allemands avaient été écartés de l'embouchure de la Volta (Kéta).

la côte et, à la montée, l'acheminement des produits manufacturés vers les factoreries et les marchés locaux.

La première ligne à voir le jour est celle reliant le wharf à Agbadahonou (non loin du grand marché de Lomé). Elle servait de relais entre le wharf et le reste du réseau ferroviaire. Après avoir réalisé avec succès cette première initiative qui servait en fait d'un projet test, il fut mis en chantier les trois principales lignes ci-dessous :

- La ligne côtière ou "ligne du coprah" : elle était ainsi appelée en raison des riches plantations de cocotiers qu'elle traverse. Commencé en mars 1904 les travaux avaient connu la participation de 4 Allemands et de près de 150 Africains. Les frais de construction s'élevaient à 1,8 millions de marks, prélevés sur le budget de la colonie des années 1901, 1902, 1904, 1905 (Sebald, 1988 : 44). Elle relie Lomé à Aného sur une longueur de 44 km et a pour site le cordon littoral sableux s'étendant entre la lagune et la mer.

La ligne desservait les localités de Baguida, Porto Séguro (actuel Agbodrafo) et surtout la plantation de Kpémé où la Deutsche Togo Gesellschaft (société togolaise allemande -DTG-) avait initié la culture moderne du cocotier (Ali, 2004 : 44). Les travaux prirent fin en 1905 et l'inauguration de la ligne fut faite le 18 juillet 1905 ; mais, ce n'est que le 15 mai 1906 que l'on institua un horaire pour les transports publics. Cette voie était d'autant plus vitale pour l'évacuation de l'huile de palme et des palmistes de l'arrière-pays d'Aného vers le wharf de Lomé, qu'Aného avait perdu dès 1905 ses facilités portuaires. Peu avant l'achèvement des travaux de la ligne côtière, fut mis en chantier la ligne Lomé-Kpalimé.

- L'*Inlandbahn* (chemin de fer de l'intérieur), baptisée "ligne du cacao", longue de 119 km était projetée pour desservir la région de Kpalimé favorable à la culture du cacao. Les travaux préliminaires débutèrent le 12 octobre 1904 avec 36 Allemands, 26 travailleurs africains et 1 700 ouvriers en moyenne, (Sebald, 1988 : 44). Initialement prévue pour desservir Atakpamé, Sokodé et Mango, la réalisation du projet finit par se limiter à Kpalimé, terminus du premier tronçon, ceci à cause de la complexité du projet initial.

Il est à noter que la presse allemande a joué un rôle important dans la réalisation dudit projet. L'exécution de ce projet a été possible grâce à un prêt de 7,8 millions de marks qu'accorda le gouvernement impérial à l'administration locale (Goeh-Akué et Sebald, 2005 : 382). Le remboursement de ce prêt devait s'échelonner sur trente ans, avec un taux de 3,5 % d'intérêts (Barandao, 1987 : 85).

La ligne fut officiellement inaugurée le 27 janvier 1907, jour anniversaire de l'empereur et jour de l'ouverture de l'imposante foire agricole de Kpalimé. Cette ligne épousait le tracé de l'ancienne piste Lomé-Salaga jusqu'au mont Agou où elle dévie du tracé de l'ancienne route. Cette déviation s'explique par le fait que la DTG avait exprimé le désir d'avoir une desserte directe de ses plantations par voie ferrée. « Cette zone de plantations vit ainsi sa valeur augmentée considérablement sans avoir eu à effectuer le moindre financement » (Goeh-Akué et Sebald, 2005 : 382).

La réalisation de ce projet connu, selon l'administration, un succès encourageant au regard du tonnage des produits transportés et du nombre de kilomètres parcourus par personne. On entreprit alors les travaux en vue de la construction de la troisième ligne.

- Le projet du central togolais ou ligne de l'hinterland, baptisée "ligne du coton" fut initialement conçu pour desservir l'arrière-pays notamment, Atakpamé, Blitta, Bassar, et se prolonger jusqu'au gisement du minerai de fer de Bandjéli. Elle devait ensuite se prolonger, après avoir couvert une distance de 442 km, sur la localité de Tchopowa sur l'Oti, prévue pour être son terminus. Pour le réaliser, la métropole dut octroyer de nouveau au territoire, un prêt de 11,7 millions de marks (Barandao, 1987 : 85). Les travaux débutèrent en juillet 1908 ; en mars 1911, la localité d'Agbonou distante de 163 km environ de Lomé fut atteinte. La ville d'Atakpamé (4 km à partir d'Agbonou) ne fut desservie qu'en mai 1913 (Sebald, 1988 : 45). Pour des raisons aussi bien conjoncturelles que structurelles, la localité d'Atakpamé devint le terminus de fait de la ligne du centre

La ligne Lomé-Atakpamé, d'une distance totale de 167 km, fut aussitôt mise en service le 12 mars 1913. Des efforts ont été consentis par l'administration locale pour que soit entrepris, dès 1911, l'embranchement Agbonou-Bandjéli. Cependant, le gouvernement impérial n'était pas disposé à y accorder un préfinancement et le projet fut ajourné par manque d'argent (Sebald, 1988 : 45).

Au demeurant, de 1904 à 1911, 320 km de voies ferrées (avec du rail léger) furent construites à un coût total de 19,1 millions de marks de. Le fait d'avoir renoncé à l'empierrement des voies (à écartement métrique) a fait que les trains ne pouvaient dépasser 20 à 25 km/heure et, par la suite, (malgré la touche de l'administration française) ne purent soutenir la concurrence des voitures qui roulent plus vite" (Goeh-Akué et Sebald, 2005 : 382).

La construction du wharf et de la ligne côtière fut confiée par le gouvernement allemand à la *Brückenbaugesellschaft Gustavburg*. Les deux autres lignes furent réalisées par

la *Deutsche koloniale Eisenbahn und Betriabgesellschaft* (Ali, 1995). La réalisation de ces ouvrages exigeât l'emploi de la main d'œuvre locale que l'administration mit, sans difficultés majeures, à la disposition des sociétés en charge des travaux. Ces hommes, choisis par les chefs de villages et recrutés par l'administration dans le cadre du travail forcé¹, devaient marcher jusqu'au chantier où ils étaient enregistrés pour travailler pendant une durée de six mois (Hahn, 2007). Le travail sur le chantier était contraignant et s'étendait sur toute la journée.

S'il est aisé de connaître les origines des ouvriers et leurs conditions de travail sur les chantiers (Sebald, 1988 ; Ali, 1995 ; 1997 ; Ahonsu, 1989), il est par contre difficile de donner avec exactitude le nombre de ces Togolais qui ont trimé sur les chantiers. Comme le souligne Ali (1997 :30) :

« Au début de la construction du chemin de fer côtier Lomé-Aného et puis après celui de Lomé à Atakpamé, le recrutement de la main d'œuvre n'était pas encore rationnel et surtout rendu légal par des textes administratifs et juridiques, et que tout ce qui était amené du nord l'était soit sous la forme presque de l'esclavage, soit encore sous la forme de prisonniers de guerre ou de droit commun obligés de travailler parfois avec des chaînes ». Cependant, en vue de donner une idée du nombre, Sebald (1988 : 46) souligne : *« Au total, on a employé (de septembre 1904 à mai 1911) en gros 100 000 Africains dans le cadre de la construction de chemin de fer ».* Poursuivant son analyse, il estime que : *« étant donné qu'en 1911 le nombre des hommes imposables était estimé à 208 000 environ (sur une population totale d'environ 1 million d'âmes), on peut dire que la moitié de tous les hommes aptes au travail étaient employés dans la construction des chemins de fer ».*

Mais en réalité, tous ces chiffres ne demeurent pas mieux que des approximations par rapport à ce qui s'était réellement passé, surtout qu'il est aussi fait mention de la présence sur les chantiers des travailleurs des colonies anglaises de la Gold Coast et du Nigeria (Ali, 1995).

Même s'il est avéré que la mise en place de ces infrastructures a occasionné bon gré mal gré des déplacements de populations, c'est surtout à travers leur exploitation que la mobilité semblait plus évidente.

¹ Ce type de travail était différent de l'impôt travail. Ce dernier consistait à passer sur les chantiers, 12 jours de travail pour s'acquitter de l'impôt.

2.2.2. De l'exploitation du réseau : une appropriation par les Togolais limitée

Après que la construction du wharf et des voies ferrées fut terminée, leur exploitation fut remise en bail à la firme *Lenz und Co* de Berlin. Cette disposition fut prise par crainte que l'exploitation de ces infrastructures ne coûte chère au fisc du Togo. En effet, selon les termes d'un contrat signé avec le gouvernement impérial, la firme *Lenz und Co* s'est engagée à exploiter pendant une durée de douze ans tout l'outillage économique du territoire moyennant une redevance annuelle de 306 000 marks. En 1911, cette redevance fut portée à 523 000 marks (Simtokena, 1997 : 14).

Initialement, l'exploitation du chemin de fer ne visait rien d'autre que le transport des biens et du matériel pondéreux pour l'achèvement de la construction des lignes de l'arrière-pays à l'aller et le drainage des produits de traite vers la côte au retour. Dans cette logique, il n'avait pas été prévu un tarif de voyageurs pour les Togolais. Cependant, déjà à l'époque de la construction de la ligne côtière, l'afflux des Togolais était tel que les trains affectés au transport des matériaux de construction transportaient quotidiennement jusqu'à 200 Africains à un tarif de 0,50 mark. Très rapidement, les Togolais se sont appropriés ce nouveau moyen de transport et l'ont intégré à leurs habitudes de mobilité au quotidien.

L'exploitation de la ligne Lomé-Kpalimé fut de même encourageante. Ce résultat procède de l'augmentation des produits que les paysans destinaient à l'exportation et non de ceux qui étaient livrés par les plantations. Sebald (1988 : 44-45) estime que cette ligne a été presque aussi fréquentée que celle de la côte. Le nombre de parcours s'établit, selon lui, par personne à 53,1 km.

S'agissant de la ligne Lomé-Atakpamé, son ouverture à la circulation publique fut progressive. En effet, en 1909, un premier tronçon de Lomé à Tsévié avait été ouvert au trafic public avec trois trains par semaine dans les deux sens. Le 23 avril 1910, était ouvert un deuxième tronçon Tsévié-Gamé, long de 75 km. Ce tronçon était desservi par trois trains par semaine dans les deux sens à savoir les lundis, mercredis, vendredis. La même année et plus exactement le 11 juin, le tronçon Lomé-Notsé de 96,5 km fut aussi ouvert à la circulation avec comme jours de circulation des trains les lundis, mercredis et vendredis de Lomé à Notsé, et les mardis, jeudis, et samedis de Notsé à Lomé. Le 31 octobre, il fut procédé à l'ouverture du tronçon Lomé-Gléi, long de 137,8 km. Après la desserte d'Agbonou, le commissaire du gouvernement procéda à l'ouverture officielle de la ligne Lomé-Agbonou le 31 mars 1911 (Ali, 1998 : 50). L'embranchement Agbonou-Atakpamé ne fut réalisé que plus tard, le 29 avril 1913,

les recettes de cette troisième ligne montèrent assez rapidement. L'état d'exploitation de l'ensemble du réseau ferroviaire se présente comme suit.

Tableau n° 3 : Résultats financiers des voies ferrées du Togo (1907-1912)

Années	Voyageurs/km	Tonnage	Recettes en mark	Dépenses en mark	Excédent en mark
1907	4 514 561	1 312 984 t	406 584	233 418	152 700
1909	6 122 262	2 162 164 t	469 418	279 810	189 608
1911	8 053 744	1 951 247 t	847 672	515 315	289 209
1912	8 876 300	2 335 141 t	943 092	492 638	576 955

Source : A. Sarraut (1923 : 228).

Deux constats majeurs s'imposent à la lecture de ce tableau. D'une part, il apparaît que le nombre de voyageurs n'a fait qu'augmenter sur les cinq ans. Il en est de même pour le tonnage de marchandises drainé vers le wharf, mis à part les données de l'année 1911. Cependant, cette tendance générale à la croissance du trafic doit être nuancée. D'abord parce que, présentées tous les deux ans, les données n'offrent malheureusement pas l'occasion de suivre les tendances réelles au terme de chaque année. Par ailleurs, il faut signaler que les voies n'ont pas été construites au même moment. En 1909 par exemple, seules les lignes Lomé-Kpalimé et Lomé-Aného étaient construites et ouvertes à la circulation publique, la ligne Lomé-Agbonou (plus tard prolongée vers Atakpamé) n'étant achevée qu'en 1911. Ces chiffres sont donc un peu globaux et ne donnent pas des détails sur la croissance réelle.

Le second constat est que la balance d'exploitation fut toujours excédentaire. Là encore, des détails manquent pour une bonne analyse ; car, les recettes ainsi que les dépenses sont présentées de façon amalgamée sans distinction entre les résultats du trafic-voyageurs et ceux du trafic-marchandises. Malgré cette situation, on peut postuler que le trafic-marchandises était plus rentable que le trafic-voyageurs, et pour cause.

En effet, de 1909 à 1912, le nombre de wagons affectés aux voyageurs était en moyenne 15 par an. Par contre, sur la même période, le nombre de wagons-marchandises a évolué comme suit : 143 (1909) ; 145 (1910) ; 168 (1911) et 174 (1912) (Sarraut, 1923 : 228). Notre postulat se repose donc sur la supériorité numérique du nombre de wagons affectés au transport de marchandises par rapport à celui affecté au transport des voyageurs. Bien sûr, nous ne disposons pas des indices tarifaires pour faire une comparaison sur la période donnée.

Toutefois, il est évident qu'au départ, le chemin de fer n'était pas installé pour servir de moyen de transport pour les Togolais. C'était plutôt pour le transport des marchandises. C'est dans cette logique que nous inscrivons également notre analyse.

D'où venaient alors ces milliers de voyageurs et de tonnes de marchandises ? Pourquoi ces hommes se déplaçaient-ils et où étaient leurs points de chute ? Ces questions qui nous plongent de plein pied dans les réalités de la mobilité pendant la période coloniale allemande ne peuvent être convenablement appréhendées qu'en les inscrivant dans deux contextes majeurs de cette période, économique et social.

2.2.3. Les fondements de la mobilité au Togo allemand vus par le prisme économique et social

Pour comprendre les dynamiques de mobilité au Togo allemand, il faut d'une part analyser les mécanismes de circulation des biens, d'autre part, les raisons qui amenaient les Togolais à se déplacer.

2.2.3.1. Du développement des produits de traite à l'essor du commerce : origines et destinations des productions et marchandises

Il serait ambitieux de vouloir présenter de façon exhaustive, l'état du commerce au Togo allemand. Loin de nous cette ambition, nous voulons simplement présenter un assez bref résumé, ponctué de données statistiques pour faire sens à notre argumentaire.

Le commerce fait partie des secteurs qui ont donné au Togo allemand son autosuffisance économique. Toutefois, son essor était largement tributaire de la politique de développement des produits de traite.

2.2.3.1.1. Dynamiser le secteur agricole pour développer le commerce

Dès 1894 l'administration allemande élaborait un projet de mise en valeur axé sur l'introduction et le développement des plantes industrielles. Mais, ce ne fut qu'en 1907¹ que la politique agricole démarra effectivement. Initiée conjointement avec le Comité économique colonial, la politique agricole fut lancée à partir de la côte. Elle visait à développer, d'une part,

¹ C'est en 1907, précisément du 27 au 31 janvier que, sous l'instigation du comité économique colonial, fut ouverte la grande foire agricole à Missahöhe. Cette initiative fut entreprise dans le but de redynamiser le secteur agricole et elle a certainement payé. La manifestation coïncidait aussi bien avec l'ouverture du chemin de fer de Lomé-Kpalimé qu'avec la célébration du jour anniversaire de la naissance de l'empereur Guillaume II d'Allemagne. Ces deux derniers éléments ont donné lieu à une récupération politique de l'événement.

la culture du coton et d'autre part, amener les sociétés privées à travailler activement pour l'accroissement de l'agriculture dans son ensemble à travers la vulgarisation des méthodes et des cultures nouvelles à l'échelle du territoire¹.

L'importance industrielle du coton a fait qu'une attention particulière lui fut accordée. À en croire les archives², l'exploitation du coton aurait démarré officiellement au Togo en 1900. Mais avant cette date, précisément en 1892, fut créé le premier centre d'essai agricole à Tové. Il sera transféré en 1903 à Notsè qui abritait déjà un an plus tôt, un jardin d'essai en vue de l'expérimentation du coton. De 1908 à 1911, l'ancien centre de Tové fut transformé d'abord en une ferme-école puis en une école agricole exploitant un domaine de 100 hectares dont 52 réservés exclusivement à la culture du coton³.

En dépit des efforts consentis par l'administration, cette première initiative échoua. On dut entreprendre deux initiatives similaires, une au nord, notamment à Tchatchamanadè à 15 km de Bassar en 1911, l'autre à Tové (de nouveau) en 1912 (Ahadji, 1976). Mises à part ces écoles d'expérimentation, furent créés des champs de démonstration à Lomé, à Aného et à Atakpamé. Bref, l'administration mit tout en œuvre pour accroître la production cotonnière au Togo. Malheureusement, pour diverses raisons⁴, cet objectif ne fut pas pleinement atteint⁵ malgré la croissance d'année en année de la production et surtout l'action des sociétés privées investies particulièrement aussi bien dans la culture du coton que dans la culture d'autres produits d'exportation.

Le rôle des sociétés privées fut non négligeable dans la politique agricole au Togo pendant cette période. En effet, trois principales sociétés spécialisées pratiquement dans la culture de plantations avaient œuvré pour la promotion du secteur agricole. Il s'agit de la société togolaise de Kpémé, la société des plantations d'Agou, la société par action des plantations du Togo.

Fondée en 1904, la première s'était spécialisée dans la culture du coton dans la région côtière, notamment à Kpémé et à Baguida. La société d'Agou fut créée, pour sa part, en 1907

¹ Mission d'inspection Méray (1919-1920), rapport spécial n° 124 Humblot concernant les productions et leur mise en valeur au Togo, pp. 1-2.

² ANT-Lomé, 3D 196, exposé n° 148 : 'le coton au Togo', Sokodé, le 31 août 1937.

³ Mission d'inspection Méray (1919-1920), rapport spécial n° 124 Humblot concernant les productions et leur mise en valeur au Togo, p.5.

⁴ Entre autres raisons, on peut évoquer le relatif échec de la culture attelée dû à la faiblesse numérique des animaux de trait, la réticence des élèves formés dans les écoles agricoles vis-à-vis de l'utilisation, sur le terrain, des pratiques apprises à l'école, préférant les pratiques traditionnelles...

⁵ À travers les rapports officiels, on peut lire la déception de l'administration ainsi que celle de la chambre hambourgeoise de commerce quant aux résultats moins encourageants du coton togolais.

et disposait de plus d'un millier d'hectares à Missahöhe où elle cultivait le cacao, le caoutchouc ainsi que le palmier à huile naturel. La troisième société à voir le jour (la société par action du Togo -1911-), disposait du plus grand domaine situé à Gadjá (dans la circonscription de Missahöhe) et se spécialisa très vite dans la production du caoutchouc et du sisal (Ahadji, 1976). L'action de ces trois principales sociétés privées fut complétée par trois autres sociétés privées qui étaient en fait succursales des firmes allemandes intéressées à la fois par l'import-export et le développement de l'agriculture.

Il s'agit de la société coloniale du commerce de l'ouest africain allemand, la DTG et de la société cotonnière du Togo. On peut également citer la mission catholique Steyl qui disposait, parallèlement à son rôle d'éducatrice agricole, d'une plantation de sisal de 80 ha à Aného (Barandao, 1987 : 67). Ces sociétés "d'activité mixte" développaient des productions allant des oléagineux (palmiers à huile, cocotiers) au coton (accessoirement), passant par le sisal, le cacao, le caoutchouc, etc. Les produits vivriers, notamment le maïs n'étaient pas en reste.

Au demeurant, l'essor de l'agriculture fut possible grâce à la complicité entre l'administration locale et les sociétés privées ayant localement (surtout au sud Togo) des intérêts. Une lecture attentive de cette politique agricole met au jour les visions à long terme qu'avaient les Allemands sur leur colonie du Togo. C'est d'ailleurs ce qui explique la médiocrité des résultats enregistrés en 1914¹. Bien que cette politique agricole allemande fût très critiquée², elle fut très déterminante dans le domaine du commerce extérieur de la colonie, facilité surtout par le complexe portuaire (le wharf) et ferroviaire.

2.2.3.1.2. L'essor des activités commerciales

L'essor des activités commerciales au Togo allemand est redevable à la mise en place des infrastructures de transport et à la politique agricole initiée par l'administration. Cet essor s'est traduit par le développement du commerce tant sur le plan extérieur qu'intérieur.

¹ En effet, peu avant le déclenchement de la guerre, les produits de cueillette fournissaient en 1914, 74 % de la valeur des exportations. Les autres produits suivaient avec 24 % tandis que les plantations agricoles européennes n'en fournissaient que 1,3 % (BECAF, documents, 1915, cité par Barandao 1987 : 9).

² D'abord, cette politique fut taxée de "discriminatoire" car elle a exclu entièrement le nord Togo en s'intéressant uniquement au sud, particulièrement à la région de Missahöhe qui concentrait à elle seule, les ¾ des plantations créées. Par ailleurs, le forestier Metzger accusait l'administration allemande de n'avoir introduit la culture du cacao dans la colonie que sous l'impulsion de salariés saisonniers originaires de Missahöhe qui allaient travailler en Gold Coast et de n'avoir accordé aucun soin à la culture du café pourtant nécessaire (Metzger, 1915 : 253).

Le régime commercial de libre-échange sous lequel était placé le Togo allemand jusqu'en 1904¹, ne permit pas à l'Allemagne d'avoir le monopole absolu sur le commerce extérieur du Togo. Pour s'en convaincre, en 1912, la part du Reich dans le commerce extérieur du Togo était de l'ordre de 49,6 % (moins de 50 %) alors que les statistiques accréditaient l'Angleterre de 9,3 %, la France de 5,3 %, 27,7 % pour les colonies voisines, 2,1 % pour les USA et 5,3 % pour divers pays. Ainsi, les exportations du Togolais allemand étaient évaluées à 6 ou 7 millions de marks, ce qui équivalait à 2 millions de francs CFA environ en se référant au taux de conversion qui avait cours dans les années 1970 (Amin, 1971). Selon les estimations d'Hélène d' Almeida-Topor (1987 : 935), les relations commerciales entre le Togo et l'Allemagne étaient moindre par rapport à celles qu'effectuait le Dahomey avec cette puissance coloniale. Cette auteure est allée jusqu'à qualifier le Dahomey de colonie française ayant « subi le plus l'influence germanique ».

Diverses catégories de produits étaient destinées à l'exportation. Sans surprise, les produits industriels supplantaient de loin les cultures vivrières. On peut citer entre autres, le coton, le caoutchouc, le cacao, les oléagineux (coprah, huile de palme, palmiste, ricin, beurre de karité). La gamme des produits vivriers était composée du maïs², de l'igname, du manioc, du poisson sec ou fumés, du bétail en provenance du nord Togo. Qu'en était-il alors du commerce intérieur ?

Sur le plan intérieur, les activités commerciales ont connu une évolution relativement rapide. Cela s'est traduit par une augmentation considérable des factoreries opérant au Togo. En effet, en 1884, il n'y avait que 10 sociétés de commerce à raison de 7 pour les Allemands, 2 pour les Français et 1 pour les Anglais (Ali, 1995 : 935). À la veille de la guerre, on dénombrait environ une trentaine de firmes opérant sur le territoire³. S'appuyant surtout sur des intermédiaires libanais puis, minoritairement sur des Africains⁴, ces firmes importaient des

¹ Au départ, le Togo était régi par le même tarif douanier que Kéta, dû au fait qu'avant la construction du wharf de Lomé, les produits du Togo allemand transitaient par le port de Kéta en Gold Coast. C'est donc à partir d'août 1904 que les Allemands sont parvenus à définir leur propre tarif douanier (Knoll, 1978 : 124-125).

² Parmi les cultures vivrières, seul le maïs faisait l'objet d'exportation vers l'Allemagne. Réputé être de qualité, le maïs togolais était également exporté, à l'instar des autres produits vivriers, vers les colonies voisines, notamment la Gold Coast et surtout le Nigeria dont le gouverneur s'est personnellement déplacé en 1907 pour venir au Togo étudier les conditions de réussite de cette denrée (Ali, 2004 : 54).

³ Pour Ali (1995 : 935) le cap de la trentaine fut franchi dès les années 1890 ; Knoll (1978 : 126) estime pour sa part que c'est vers 1910 que le nombre de firmes au Togo approchait la trentaine (25 précisément). De toutes façons, une chose est sûre, c'est que avant le déclenchement de la première guerre mondiale, une trentaine de firmes appartenant majoritairement aux Allemands, opéraient au Togo.

⁴ L'Association des Togolais à la gestion de ces firmes était relativement limitée. Pour s'en convaincre, en 1908, sur les 25 firmes exerçant au Togo, seulement 3 étaient gérées par des Togolais (Knoll, 1978 : 126).

spiritueux, des armes à feu¹, des produits manufacturés des métropoles européennes par le biais du wharf de Lomé. Les factoreries commercialisaient, de façon mixte, les produits manufacturés et les produits agricoles, les uns à l'aller du circuit les autres au retour. En dehors des Européens, il est fait mention des Togolais très actifs investis dans le commerce, assurant la liaison entre les maisons de commerce et les marchés de l'intérieur entre autres, Agbétiko, Agomé-Séva, Kpalimé... (Ali, 1995). Par ailleurs, les principales gares jouaient également le rôle de point de traite : Baguida, Porto Seguro, Kpémé, et Aného sur la ligne côtière ; Tsévié, Gamé, Notsè, Gléi, sur la ligne Lomé-Atakpamé ; Noépé, Togo-Plantation, Agou, et Kpalimé sur la ligne du cacao. Situées le long des différentes voies, ces localités devinrent des centres du commerce intermédiaire local. Leur structure sociale a subi une mutation qui les apparentait aux agglomérations urbaines (Sebald, 1988 : 47).

Ces firmes étaient implantées majoritairement au sud Togo, notamment à Lomé, Aného, Kpalimé et faiblement à Atakpamé et à Kétékratchi. Au nord, il n'y avait malheureusement aucune représentation de ces factoreries. Modestement touchée par l'économie coloniale marchande, cette région se contenta de perpétuer les pratiques commerciales traditionnelles. Selon Barandao (1987 : 64), les circonscriptions de Sokodé et de Mango gardèrent leur réputation de centres de transit pour les marchandises en provenance ou à destination des marchés des colonies voisines (pays mossi, Nigeria, pays ashanti et dagomba) et du sud Togo. Pour des raisons commerciales, estime Ahadji (1976), on assiste à la prise d'assaut des villes de Sokodé et de Mango par quelques éléments de la bourgeoisie commerçante de la côte.

Au total, la circulation des marchandises et des produits d'exportation au Togo allemand fut largement limitée au sud du territoire. Là encore, ce furent les grands centres de traite qui en étaient le reflet. Grâce aux marchés régionaux desservis par le réseau ferroviaire voire les routes (ou pistes), « Lomé peut être assurée d'un approvisionnement régulier en produits de toutes sortes, faisant d'elle un centre de redistribution » (Barandao, 1987 : 64).

Très faiblement desservi par les routes et donc marginalisé dans le commerce de traite, les activités commerciales au nord étaient beaucoup plus orientées vers les colonies voisines (Gold Coast et Dahomey) avec un fort recours au portage humain. À quelques différences près, la mobilité des personnes s'inscrivait dans cette même logique.

¹ En 1913, la France dénonça le commerce de contrebande d'armes pratiqué par l'Allemagne et la Belgique, en contradiction à l'interdiction du commerce d'arme à feu selon les termes du protocole de Bruxelles en 1908 (Coquery-Vidrovitch, 1992 : 302).

2.2.3.2. Des milliers de Togolais voyageaient par le train : d'où venaient-ils et où allaient-ils ?

Il est difficile de situer avec précision les origines de ces Togolais qui recouraient au moyen moderne de transport. Cependant, selon l'analyse de Goeh-Akué et Sebald (2005 : 380), les personnes effectuant annuellement le voyage aller-retour sur la ligne côtière et celle de Lomé-Kpalimé seraient surtout les habitants de la zone proche de Lomé. De même, la majeure partie du trafic-voyageurs de la ligne Lomé-Atakpamé provenait du secteur de Tsévié, situé à environ 35 km de la capitale. Pour Sebald (1988 : 46) :

« Au total près de 100 000 personnes venant des quatre circonscriptions du sud qui totalisaient une population de 450 000 âmes environ (cela correspondait en gros à la moitié de la population totale) utilisaient annuellement le train. Elles effectuaient avant tout des voyages d'affaires comme on peut s'en rendre compte en regardant les photos (de l'époque) Lomé (et ses environs) constituaient leurs points de départ et de destination ».

Pour les populations côtières rentrées très tôt en contact avec le monde occidental, ayant par voie de conséquence acquis une longue tradition commerciale, on peut comprendre que c'est surtout pour des mobiles économiques que les abonnés du train se déplaçaient. Par ailleurs, comme le disait J. Pialoux, ingénieur en chef des travaux publics, « l'indigène voyage beaucoup (...). Il voyage simplement pour le désir de voyager (...) »¹, il n'est pas rare de trouver de ces Togolais qui se faisaient embarquer par le train juste pour découvrir ce nouveau moyen de transport.

Toutefois, une analyse beaucoup plus profonde de la situation sociale du Togo à l'époque permettra d'émettre des postulats susceptibles de mettre au jour d'autres mobiles qui amèneraient les Togolais à se déplacer à l'intérieur du territoire.

En effet, dans les précédentes analyses, nous avons mentionné dans le cadre de la mise en valeur du Togo allemand, la création des centres ou écoles agricoles dont la plus importante était l'école d'agriculture de Notsè. Selon le rapport de la mission d'inspection Méray, on s'est aperçu que cette école comprenait deux sections : l'une, à vocation généralisée, opérait des essais culturels ; l'autre, spécialisée dans la recherche, visait la promotion du coton. V. Ahadji (1976 : 181) nous éclaire sur les conditions de choix des élèves de cet institut. D'abord, il précise qu'ils étaient fournis par les chefs des différents districts et qu'ils devaient être

¹ J. Pialoux, Ingénieur en chef des travaux publics des colonies, chef des services techniques de l'Office central des chemins de fer de la France d'Outre mer, cité par Monique Lakroum (1987 : 337).

« intelligents, disciplinés, capables de hauts rendements, être en bonne santé et avec une moyenne d'âge située entre 20 et 23 ans ». À son ouverture, l'école avait enregistré 90 élèves (Péchoux, 1939 : 175). Il est vraisemblable que ces élèves, recrutés à l'échelle du territoire (surtout ceux de la partie méridionale du territoire) fussent des candidats au transport par train. Deux autres éléments méritent analyse. Il s'agit de l'enseignement et de la santé.

Les premières initiatives en matière d'enseignement dans l'espace togolais ont précédé la colonisation allemande. Elles furent l'œuvre de missionnaires anglais et allemands (Ali, 1997). Avec la colonisation, cette initiative s'intensifia. L'enseignement était destiné à former des auxiliaires à l'administration, notamment, le clergé, les agents du commerce local, du service de l'agriculture, des chemins de fer, etc. Deux types d'enseignement étaient dispensés : le primaire ou l'élémentaire qui durait cinq ou six ans et le post primaire ou le professionnel qui durait trois ans. Limitées au sud, ces écoles étaient abritées par Lomé-ville, Lomé-campagne, Aného, Atakpamé et Missahöhe et avaient un effectif total de 14 077 élèves (Ali, 1997 : 105). Ce ne fut qu'au 1^{er} avril 1912 que la première école fut ouverte à Sokodé (Ahadji, 1976).

À la veille de la guerre, le Togo comptait trois écoles officielles contre 347 écoles privées ; 304 élèves de l'enseignement officiel contre 13 396 élèves fréquentant l'enseignement privé (Barandao, 1987 : 90). Avec ces chiffres, le Togo se retrouvait, en 1914, à la tête de toutes les colonies allemandes (même de bien des colonies françaises et anglaises)¹ avec un taux de scolarisation de 14 % (Ali, 1997 : 106). Dans cette lancée, déjà en 1909, le gouvernement local pouvait disposer de « 148 fonctionnaires auxiliaires, utilisés dans les services comme interprètes, secrétaires, commis aux écritures, agents des hôpitaux et dispensaires, fonctionnaires des douanes, maîtres d'écoles auxquels il faut ajouter 397 enseignants des écoles confessionnelles (...) ». À ceux-ci, on pouvait ajouter 1 722 ouvriers formés dans les écoles professionnelles et exerçant comme artisans (Ali, 1997 : 106).

Dans le domaine sanitaire, on entreprit la lutte contre les maladies endémiques (lèpre, maladie du sommeil, etc.). C'est dans cette logique que furent successivement construits l'hôpital Nachtigal en 1895 à Zébé, la polyclinique d'Aného ainsi que celle de Lomé, inaugurée en 1900, la léproserie de Baguida en 1907, un hôpital et un asile d'aliénés dans le district de Kpalimé (Ali, 1995 ; Sebald, 1988 ; Barandao, 1987).

¹ L'analyse de S. Amin (1971 : 127) permet d'affirmer cela. Selon cet auteur, en effet, le Nigeria du sud comptait, en 1912, trois fois le nombre d'élèves inscrits au Togo, pour une population représentant huit fois celle du Togo. Le Sénégal n'a atteint le taux de scolarisation du Togo de 1914 qu'en 1938, alors que sa population était égale à deux fois celle du Togo allemand.

Ce qu'il convient de retenir dans ce développement relativement long sur l'état de l'enseignement ainsi que les réalisations sanitaires au Togo allemand, c'est moins leur évolution surprenante que leur éventuel rôle dans la mobilité. En effet, s'agissant de l'enseignement, c'est vrai, nous ne disposons pas de données chiffrées susceptibles de nous éclairer sur les lieux de provenance des élèves ainsi que des enseignants dans les différentes écoles. Néanmoins, il est hors de question de penser que les différentes écoles n'accueillaient exclusivement que des enseignants et des élèves originaires des districts qui les abritaient. Selon cette hypothèse, les élèves tout comme les enseignants venus du lointain voisinage devaient forcément se déplacer soit par le train, soit par la locomotion naturelle car il n'existait pratiquement pas de transport automobile à l'époque. Cette analyse est également valable pour le domaine de la santé ; car, il est avéré que lorsqu'une localité donnée abrite un centre de santé, ce dernier n'est pas destiné aux seules populations de ladite localité. Il n'est donc pas rare de voir les populations venir de loin pour se faire soigner. Tout dépend du mal dont souffre le patient et de la spécialité du médecin traitant. Ce constat est d'autant plus réel qu'il n'existât à l'époque, par exemple, qu'une seule léproserie pour toute la colonie. Donc les lépreux, peu importe leur position géographique, étaient obligés de se déplacer vers ce centre si tel est qu'ils voudraient bien guérir.

Bien sûr, il n'y a pas de statistiques pour étayer cet argumentaire. Cependant, même s'il est admis que ni enseignant, ni élève, ni patient ne voyageait par train, ils se déplaçaient tout au moins à pied sur les routes et pistes construites. Par rapport à cette donnée, on peut dire que ces réalisations à caractère socio-collectif impulsèrent dans une certaine mesure, une certaine mobilité des populations togolaises pendant cette période.

À l'image des infrastructures de transport, les infrastructures socio-collectives se limitèrent à la partie méridionale du territoire ce qui confirme le point de vue de Sebald (1988) quand il pense que ce furent les populations des circonscriptions du sud qui tirèrent meilleur parti de ce nouveau mode de transport. Mais est-ce à dire que les populations du nord étaient immobiles ?

La mise en place des infrastructures de transport a donné lieu à l'exploitation massive de la main d'œuvre du territoire surtout celle du nord Togo. Soumis sous une législation fiscale reposant essentiellement sur l'impôt-travail (travail forcé), ces ouvriers du nord ont non seulement servi sur les chantiers du sud, mais aussi dans les plantations des sociétés privées. Celles-ci se situaient particulièrement dans la région de Missahöhe (Agou, Avétonou, etc.) et à la côte pour les plantations de cocotiers et de palmeraies de Baguida et de Kpémé.

Tous ces travailleurs se rendaient sur les chantiers à pied, jusqu'au jour où le chemin de fer Lomé-Atakpamé ne fut ouvert à la circulation. À partir de ce moment, les populations du nord descendaient à pied jusqu'à Atakpamé où ils pouvaient prendre le train en direction de la côte ou du sud-ouest du territoire. En fait, les responsables des plantations avaient contribué à cela (Ali, 1997 : 76). D'ailleurs, il ne pouvait en être autrement, car les employeurs de ces travailleurs avaient intérêt à les voir arriver en bonne santé et vigoureux pour commencer aussitôt à travailler, au lieu de les accueillir fatigués et malades, suite aux longs voyages à pied depuis leurs villages d'origine.

Il paraît donc évident que loin d'avoir été statiques ou immobiles, les populations du nord aussi se déplaçaient, suivant l'axe nord/sud et vice versa, au gré des travaux forcés. Quelques-uns de ces manœuvres arrivés au sud, y sont restés jusqu'à aujourd'hui. N. Ali (1997) dit avoir rencontré des descendants de quelques-uns de ces anciens travailleurs dans certaines régions du sud, qui font remonter leur présence dans ces milieux à la période coloniale allemande. Par ailleurs, à cause de la dureté des travaux et des conditions de recrutement, plusieurs Togolais émigraient vers les colonies voisines. Nous y reviendrons plus loin.

De façon générale, à la différence des routes qui, faute d'automobile, n'ont presque rien changé aux conditions de vie des Togolais sous colonisation allemande, l'exploitation du chemin de fer, bien que limité au sud, a eu des conséquences sociales considérables à cause de son caractère durable.

Conçu pour exploiter la colonie dans le cadre de la mise valeur, le chemin de fer a été utilisé par les Togolais pour développer un nouveau type d'économie. D'une part, les fortunés des régions côtières ont réussi à se tailler, grâce au chemin de fer, des zones d'influence à l'intérieur du pays; d'autre part, les paysans des districts côtiers et ceux du sud-ouest sont parvenus à élargir la gamme des produits agricoles destinés à l'exportation. Les "grands commerçants" de Lomé ayant pressenti ces mutations, se sont réservés des terrains dans les localités rendues importantes par les chemins de fer. On peut citer quelques noms pour s'en convaincre.

- Timothy Anthony, était propriétaire de 35 terrains à bâtir à Lomé, 4 à Assahoun, 3 à Kpalimé et un champ de 24 hectares à Baguida ;
- James Gbogbo, propriétaire de 12 terrains à bâtir à Lomé, 3 à Noépé, 6 à Assahoun, 4 à Kpalimé ;

- Théophile Tamekloe disposait de 5 terrains à Lomé, 1 à Tsévié et 7 à Kpalimé ;
- Théodore Assah, disposait de 5 terrains à Lomé, 6 à Baguida, 1 à Noépé et 1 à Assahoun (Ahonsu, 1989 : 98).

Les commerçants de Lomé ne furent pas les seuls à tirer meilleur parti des incidences socio-économiques du chemin de fer. Ceux de l'intérieur en tirèrent également. C'est le cas, entre autres, des commerçants de Kpalimé qui, fortunés à la faveur du commerce de traite ont investi dans le foncier. Il s'agit de :

- William Hlomabu Malm et Alfred Kodjovi Amekugee, employés de commerce possédant chacun 10 terrains à bâtir à Kpalimé et 2 à Lomé.
- Plus proche de Lomé, John Gonzalez Baeta, commerçant à Noépé disposait de 8 terrains à Kpalimé et d'un terrain à Lomé (Ahonsu, 1989 : 98-99).

Mises à part les réalités sus mentionnées, le chemin de fer avait également joué un rôle important que Sebald (1988 : 46) se plaît à décrire en ces termes :

« L'exploitation quotidienne des chemins de fer a eu des conséquences très importantes sur les plans social et politique ; en effet, ils ont changé de fond en comble les conditions de transport du sud-Togo. Avec un effectif de 26 employés allemands, de 30 employés africains et de 738 ouvriers, la société des chemins de fer constituait en 1912 le plus grand employeur privé du Togo. Les chemins de fer (avec 15 locomotives et 200 wagons environ) permirent au Togo d'accéder à un progrès technique authentique, c'est pourquoi ils furent pris d'assaut d'emblée par la population ».

Outre ces employés, on comptait un nombre indéterminé de jeunes gens sans emploi qui rôdaient dans les gares pour se livrer au petit commerce informel ou pour faire de petites affaires dont ils vivaient au jour le jour. Plus loin, le même auteur affirme pour conclure son analyse :

«La population profita de ce moyen de communication moderne pour consolider la nouvelle unité économique basée au sud Togo. Sur le plan social, les nouvelles structures bourgeoises, limitées à l'origine aux villes côtières, Lomé et Aného, s'étendaient aux localités de l'intérieur grâce aux rapports créés par les échanges marchandises-argent» (p. 47).

Telle était donc la dynamique dans laquelle s'inscrivirent les Togolais à l'avènement de la première guerre mondiale.

Au total, il convient de retenir, à la lumière de l'analyse ci-dessus que les populations de l'espace togolais ne vivaient pas repliées sur elles-mêmes. Leurs besoins de mobilité étaient fonction des réseaux commerciaux qui desservaient leur espace. Au temps de la colonisation allemande, l'administration s'évertua à briser d'abord la dynamique ancienne de mobilité à travers l'érection des frontières et des postes de contrôle, le découpage administratif... puis à réorienter le flux migratoire dans le sens nord/sud. C'est dans cette logique on ne peut plus de pure exploitation que routes et chemin de fer ont été construits dans la colonie. Si les premières n'avaient pas servi à grand-chose faute d'automobile, le second a joué le rôle d'épine dorsale des voies de communication au Togo et y a révolutionné le système des transports. Marchandises et voyageurs y recouraient et en tirèrent meilleur parti.

Toutefois, si ce moyen moderne de transport fut relativement approprié par les populations du sud Togo, celles du nord étaient loin de l'adapter à leurs besoins quotidiens de mobilité, pour la simple raison que cette région n'était pas desservie. Le programme ambitieux de prolongement du chemin de fer en direction du nord conçu par les Allemands ne survécut pas à la première guerre mondiale.

Évincée, l'Allemagne dut lâcher le Togo entre les mains des vainqueurs de cette guerre. Ces derniers, l'ayant cogéré de 1914 à 1920 n'ont rien fait pour corriger les lacunes de leurs prédécesseurs en vue de faciliter la mobilité des Togolais et de leurs biens. Ce n'est qu'après l'accord du 10 juillet 1919 attribuant la majeure partie du Togo allemand à la France que cette dernière puissance va réfléchir à la question. Aussi, cela ne fut-il pas fait du jour au lendemain.

CHAPITRE II :

UNE MISE EN VALEUR PAR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT PENDANT LA PÉRIODE MANDATAIRE : DE LA MOBILITÉ SPONTANÉE À LA MOBILITÉ "DIRIGÉE" (1920-1945)

Au sortir de la 1^{ère} guerre mondiale, il était nécessaire aux puissances alliées (France et Grande Bretagne notamment) de se prononcer sur l'avenir des territoires coloniaux allemands qui, selon le traité de Versailles, ne devaient plus être rétrocédés à l'Allemagne. Ainsi, s'ouvrirent des tractations qui finirent par placer le Togo sous le régime de mandat de type B¹ adopté à Genève le 20 juillet 1922, par le conseil de la Société des nations (SDN). Mais avant d'en arriver là, il fut procédé, le 10 juillet 1919, au partage du *Togoland* entre les deux puissances sus-citées. À l'issue de ce partage, les 2/3 du Togo allemand revenaient à la France. Celle-ci devait s'appliquer, au regard des exigences de la SDN, à définir un programme de mise en valeur de la portion du Togo qui lui est attribuée, mise en valeur qui accorda une large part aux voies de communication.

Eu égard à cette donne, en quoi la politique de mise en valeur et le rôle que les transports y ont joué ont-ils contribué à renforcer la mobilité ordinaire observée sous les Allemands et à l'émergence d'un nouveau type de mobilité dite dirigée au Togo français?

Y répondre, revient à étudier dans un premier temps comment les infrastructures de transport ont contribué à la mise en valeur du Togo, avant d'aborder la question des migrations intérieures fortement tributaires de cette mise en valeur.

I. DE L'ÉVALUATION COMPLÈTE DES POTENTIALITÉS ÉCONOMIQUES À LA DÉFINITION D'UNE POLITIQUE DE MISE EN VALEUR DU TOGO

Après plus de cinq ans de cogestion franco-britannique à partir de la défaite des Allemands lors de la première guerre mondiale, le Togo fit, le 7 mai 1919, l'objet d'un nouveau partage, cette fois-ci déterminant pour son avenir. Officiellement signé à Londres

¹ S'agissant du mandat de type B, l'article 22 du pacte de la SDN à l'alinéa 5 dispose « *Le degré de développement où se trouvent d'autres peuples, spécialement ceux des conditions qui, avec la prohibition d'abus tels que la traite des esclaves, le trafic des armes et celui de l'alcool, garantiront la liberté de conscience et de religion, des bonnes mœurs, et l'interdiction d'établir des fortifications ou des bases militaires ou navales et de donner aux indigènes une instruction militaire, si ce n'est pour la police ou la défense du Territoire, et qui assureront également aux autres membres de la Société des conditions d'égalité pour les échanges et le commerce* ». Ce mandat concerne, à l'instar du Togo, les peuples dits relativement avancés comme le Cameroun, le Tanganyika, le Ruanda-Urundi. Ceux-ci devaient être administrés par une puissance mandataire et conduits rapidement à l'indépendance.

entre la France et la Grande Bretagne le 10 juillet 1919, l'accord dit Milner-Simon¹ attribua à la France, environ 57 000 km² sur 87 000 de l'ancien Togo allemand, le reste confié à la Grande Bretagne. Ayant ainsi gagné l'essentiel du "butin de guerre", la France éprouva une vive satisfaction. Le Général Maroix (1938 : 94) en fit écho en ces termes : « *Ainsi, nous obtenions, comme le déclarait à la tribune de la chambre (des députés), M. Henry Simon, ministre des colonies, "la partie principale du Togo, son entier front de mer, le port de Lomé et les deux chemins de fer qui en partent"* ».

Le souci de savoir à quoi s'en tenir dans le cadre de la mise en valeur de leur nouvelle portion du *Togoland* a amené la France à envoyer des missions d'inspection au Togo. Celles-ci s'intéressèrent à l'analyse des potentialités économiques ainsi qu'à l'état des infrastructures de transport disponibles sur place. C'est en fonction des rapports de ces missions d'inspection que fut conçu le programme de mise en valeur du territoire.

1. L'évaluation des potentialités économiques et l'état de l'outillage à la veille du mandat français sur le Togo

De 1919 à 1920, une mission d'inspection fut envoyée au Togo. Celle-ci était composée de l'inspecteur général des colonies Méray (chef de la mission), des inspecteurs Lévy, Muller et de l'inspecteur-adjoint Humblot. La mission avait pour objectif, comme déjà mentionné, de faire le point sur le potentiel économique du Togo afin de fournir à la puissance mandataire des données fiables susceptibles d'orienter la politique de mise en valeur. Dans cette perspective, elle procéda à un inventaire du territoire, analysa la situation générale et s'intéressa au séquestre des biens allemands, au régime commercial ainsi qu'à l'état du wharf, du chemin de fer, des routes, du service de santé, etc. (Assima-Kpatcha, 2004 : 63). L'inventaire permit de dresser la liste des différentes ressources agricoles du Togo, mettant un accent particulier sur les principales cultures d'exportation ainsi que sur les produits exportables.

S'agissant des produits d'exportation, la mission insista sur la relative abondance du palmier à huile (répandu dans le bas-Togo, les zones humides de l'Akposso, les régions de Tokpli et d'Agou...), le cacao (dans l'Akposso), le café (sur les plateaux de Danyi), le coton

¹ Du nom des deux ministres des colonies, le vicomte Milner (Grande Bretagne) et Henry Simon (France).

(dans les cercles d'Atakpamé, Kpalimé, Lomé, Aného et Sokodé) et le coprah, obtenu à base des cocotiers jonchant le littoral, entre Lomé et Aného (Cornevin, 1988).

Pour ce qui est des produits exportables, il est fait mention du sisal (produit principalement à Agou, Kpémé et Porto-Seguro), le ricin (cultivé à l'échelle du territoire), le tabac et la gomme (cultivés principalement dans les régions septentrionales), le kapok (existant sous ses diverses formes dans le moyen et le haut-Togo), la canne à sucre (très développé dans le moyen et le bas-Togo)¹.

Parmi les cultures vivrières et maraîchères répertoriées, on notait le maïs (cultivé dans presque tout le sud Togo), le manioc, l'igname, l'arachide, les légumes et les fruits tropicaux dans toutes leurs diversités, etc.². La mission fit de même l'inventaire des produits de l'élevage ainsi que celui du secteur minier.

Dans la zone côtière, on élevait des capridés, des moutons, des porcs, quelques rares bovidés, des poulets, des canards, des pintades, des pigeons, des dindons, des oies importées... Dans la zone soudanaise où l'élevage était beaucoup plus développé, on rencontrait des chevaux, des bœufs, des vaches et taureaux, des moutons, des chèvres et de la volaille³.

L'analyse du secteur minier révéla que celui-ci, moins intéressant que les autres secteurs, n'a fait l'objet que de quelques prospections précédemment effectuées par des géologues allemands⁴. Par conséquent, on s'intéressa peu à ce secteur. Il était également important de faire l'état des lieux sur l'outillage économique.

Pendant la période de cogestion, l'essentiel de l'outillage économique avait été géré par les Britanniques. Ces infrastructures ayant été utilisées sans réel entretien, présentaient de graves défauts. Ainsi, la conclusion de la mission était sans surprise : "tout était à refaire". Quelques années plus tard, L. Péchoux (1939) apporta des précisions sur l'état de déliquescence de l'outillage économique lorsqu'il fut cédé à la France. Sur l'état du wharf, il déclarait :

« *Durant toute la guerre, pendant l'occupation anglaise, aucun entretien, même le plus élémentaire n'a été entrepris* » (p. 152). La situation des chemins de fer fut résumée comme suit :

¹ Commissariat de la République française au Togo, *Guide de la colonisation au Togo*, 1924, p. 109.

² Idem, pp. 109-112.

³ Ibidem, pp. 113-114.

⁴ Ces prospections furent poursuivies plus tard (dans l'entre-deux-guerres notamment) sous l'administration française.

« 1. La ligne d'Anécho, construite hâtivement, ballastée uniquement au sable, était établie dans des conditions nettement défectueuses. Le rail de 20 kilos allemand, déjà trop léger en lui-même, s'était oxydé de façon excessive à la suite de l'action de l'air marin (...).

2. La Ligne de Lomé Palimé présentait des défauts d'un ordre analogue en ce qui concerne le ballastage et la légèreté de la voie. Venaient en outre s'y ajouter des tassements des remblais ainsi que des courbes de faible rayon rendant impossible l'utilisation de locomotive à plus de trois essieux couplés. Le pont tournant installé à Palimé était, par ailleurs, insuffisant pour les locomotives de 60 tonnes.

3. La ligne de Lomé Atakpamé avec des défauts identiques, ne possédait plus aucun de ses principaux ouvrages d'art. Le matériel roulant était par ailleurs nettement insuffisant et en mauvais état, 11 locomotives et 201 wagons » (p. 156).

En général, l'inventaire révéla que le Togo est un pays essentiellement agricole, disposant de beaucoup de potentialités culturelles. Mais pour mettre à profit ces variétés culturelles, il est important de parer aux difficultés auxquelles se trouvait confronté l'outillage économique. C'est donc sur la base de ces conclusions relativement encourageantes que l'administration française conçut un programme de mise en valeur du Togo.

2. Du plan Sarraut au plan "adapté" de Bonnacarrère: les préalables à la mise en valeur du Togo

Déjà dès 1917, sous l'impulsion des groupes de pression issus, pour la plupart, des milieux d'affaires, l'opinion publique française s'accorda sur la nécessité d'établir un programme colonial. Il fut alors organisé une conférence coloniale dite "conférence Maginot". Trois orientations principales se dégagèrent à l'issue de cette conférence :

- a- améliorer les moyens de transport dans les colonies ;
- b- développer et intensifier la production ;
- c- reporter à long terme les conditions devant permettre l'amélioration de la situation des colonisés¹.

C'est à partir de ces trois axes que fut conçue une doctrine de mise en valeur dont l'un des plus rompus à la tâche à l'époque fut Albert Sarraut.

¹ Conférence coloniale Maginot, 1917, vœux n° 11, première partie et n° 1, quatrième partie, citée par A. Sarraut (1923).

Dans la logique des recommandations de la conférence coloniale, A. Sarraut, ministre des colonies formula, en 1920, l'un des premiers plans de mise en valeur coloniaux. Il en fit un projet de loi portant « *Programme de travaux publics d'intérêt national à exécuter dans les colonies françaises et dans les protectorats placés sous l'autorité du ministre des colonies* ». Celui-ci fut déposé au parlement le 12 avril 1921 avec comme rapporteur le député du Pas-de-Calais, délégué du Soudan et de la Haute-Volta au conseil supérieur des colonies, Georges Barthélemy¹. Il visait trois objectifs dont deux étaient complémentaires :

- doter d'urgence les colonies d'outillage économique ;
- améliorer la production (les oléagineux prioritairement), grâce à la mécanisation, à l'irrigation et à l'utilisation des méthodes scientifiques ;
- le troisième, non prioritaire mais important, visait à contribuer à l'amélioration des conditions matérielles et morales de vie des populations appelées à fournir la main d'œuvre (Sarraut, 1923).

À la différence des recommandations de la conférence coloniale, A. Sarraut soutenait que l'amélioration des conditions morales des populations était aussi importante que les deux premiers points. Il explique qu'il ne peut pas y avoir dans les colonies, une amélioration du point de vue moral, intellectuel, politique et social en marge des réalisations d'ordre matériel. Au nom de ce principe, il suggère qu'en dehors des réalisations à caractère purement économique, il fallait créer des conditions optimales pour le développement de l'éducation, l'enseignement, l'hygiène et porter assistance, sur le plan sanitaire, aux indigènes (Sarraut, 1923 : 83-86). Conscient du fait qu'aucune mise en valeur ne saurait se passer du concours des autochtones, il propose que l'autochtone soit soigné afin qu'il puisse être en bonne santé pour travailler et contribuer à accroître la force de travail en se multipliant. Il trouvait donc nécessaire « *de conserver et d'augmenter le capital humain pour pouvoir faire travailler et fructifier le capital argent* » (Sarraut, 1923 : 95).

Il estime par ailleurs que les dépenses relatives à l'implantation coloniale ne devaient pas être supportées par les seuls indigènes².

La pensée maîtresse de Sarraut est que les colonies françaises d'Afrique ne pouvaient se développer seules. La France a le devoir de les y conduire en restant unie avec elles dans la paix comme elles l'avaient été dans la guerre. Ainsi, la France a pour mission de faire des

¹ ANT-Lomé, Série B, sous-série 1B, dossier 14, p. 8, cité par Ali, 1998 : 74.

² Tel que présenté, ce point de vue constituait une avancée notoire par rapport à la loi des finances de 1900 qui enlevait aux colonies la possibilité de faire appel à la métropole pour leur mise en valeur, instaurant définitivement leur autonomie financière. Cependant, dans les faits, il n'y eut pas un grand changement (d'Almeida-Topor, 2003).

colonies, des centres de distribution non plus des "musées d'échantillons". C'est, selon Sarraut, le seul moyen pour la France de parvenir à un développement économique rapide et d'avoir accès aux matières premières et débouchés dont son industrie a besoin.

Mises à part ces directives valables pour l'ensemble des colonies françaises, Sarraut, s'étant inspiré des rapports des missions d'inspection, proposa un plan spécifique pour la mise en valeur du Togo. Considérant que ce Territoire disposait déjà d'un outillage, il déclarait qu'il y avait moins à créer de toutes pièces qu'à continuer une œuvre déjà commencée. Dans cette logique il proposa :

- La réparation de l'ancien wharf en attendant la construction d'un nouveau ;
- la réparation des voies ferrées et la construction de nouveaux embranchements à l'est : l'un d'Anécho à Grand Popo au Dahomey et l'autre, de Tsévié à Tokpli ;
- le prolongement de la voie ferrée du nord jusqu'à Bassar (250 km) en vue d'intégrer cette région à l'ensemble de la colonie ;
- la construction et l'aménagement des routes secondaires ;
- enfin, le développement de l'assistance médicale, de l'hygiène et de l'enseignement pour les Togolais (Sarraut, 1923 : 409-413)¹.

À la lecture de ce programme, on peut s'apercevoir que les réalisations à caractère économique prennent largement le pas sur les œuvres sociales. En fait, c'est sans surprise car comme nous venons de le souligner, l'intention de Sarraut, c'est de faire prospérer la colonie sur le plan économique. Pour y parvenir, "il fit servir le social à l'économie" (Marseille, 1988 : 125).

Au demeurant, le plan Sarraut resta la référence jusqu'en 1922, année où il fut abandonné à cause des difficultés qu'il y avait à financer les réalisations qu'il proposait (Thobie et al., 1990 : 136-137). D'ailleurs ce plan, quoiqu'ambitieux et exhaustif, ne fut pas réellement exécuté dans sa totalité à cause des problèmes de financement. « La faiblesse de ce plan fut son manque de financement. Pour cela, il ne resta qu'à l'état de "vœux pieux" » faisait observer K. Barandao (1987 : 150). Malgré tout, il contribua à la mise sur pied d'une doctrine qui, pendant longtemps, constitua la charte de développement des colonies françaises.

Pour la mise en valeur du Togo, le plan Sarraut ne constitua en réalité qu'un cadre et des directives somme toute générales laissées sans financement. Voilà pourquoi dans les faits,

¹ Il y a lieu de préciser que le Togo n'était pas pour lui une priorité. Ainsi, il n'a parlé de ce pays que dans le chapitre premier bis de son livre.

le gouverneur Bonnacarrère avait repris ces propositions en les adaptant aux conjonctures socioéconomiques et politiques qui ont prévalu au Togo sous son gouvernorat.

2.1. "La touche" de Bonnacarrère

En effet, Bonnacarrère, de ses prénoms Auguste François, fut gouverneur des Iles St Pierre et Miquelon avant d'être nommé intérimaire au Togo par décret du 5 janvier 1922. Il n'arriva au territoire que le 31 du mois (Ali, 1998 : 75).

Dès sa prise de fonction, il se fixa pour objectif de faire du Togo, un territoire prospère. Il ne perdit pas de temps pour le signifier au ministre des colonies. Dès juin 1922, dans son premier rapport, il déclara : « le Togo était simplement un pays d'apparence pauvre, où il fallait travailler pour en faire jaillir les richesses latentes » (Goeh-Akué, 1992 : 188). Il s'y attela en mettant à contribution toutes les forces vives du territoire.

Dans sa première circulaire de prise de contact adressée aux commandants de cercles en 1922, il insista sur la nécessité de procéder, dans chaque cercle, subdivision et canton, à un inventaire des possibilités économiques en vue de proposer un programme spécifique des travaux à y effectuer¹. S'inscrivant dans la ligne droite du programme de mise en valeur élaboré par Sarraut (en l'adaptant aux réalités togolaises de l'heure bien entendu), Bonnacarrère, dans un discours-programme, présenta, en 1923, les grandes orientations de sa politique de mise en valeur. Le maître-mot de ce discours-programme était : " accroître la production". Mais, étant donné que produire est vain s'il n'y a pas les moyens pour évacuer la production (Ferjus, 1926), il estime que l'impératif de l'accroissement de la production a pour corollaire le développement des infrastructures de transport. Dans cette logique, la route devait être l'instrument de désenclavement des localités éloignées du rail, notamment les régions septentrionales. Toutefois, les chemins de fer restaient, de son point de vue, les vrais instruments de pénétration et de développement économique.

Ainsi, en accord avec le conseil économique et financier, Bonnacarrère établit un plan dit méthodique. Celui-ci, dicté par les exigences du commerce local, devait s'inscrire dans le court (1924-1928) et le long (1924-1939) termes. Le plan prévoyait de réaliser, dans un premier temps (court terme), les travaux susceptibles d'être supportés entièrement par le budget local, notamment, l'amélioration des infrastructures de transport (routes, construction d'un nouveau wharf). Ensuite, entamer, dès que la métropole était disposée à accorder un

¹ JOT, arrêté n° 9 du 1^{er} septembre 1922, pp. 188-190.

préfinancement, la construction du chemin de fer en direction du nord Togo. Par ailleurs, en complément au plan Sarraut, le plan "méthodique" envisageait la construction de deux voies ferrées au sud-ouest de la colonie, indispensables pour l'évacuation des produits de traite (Barandao, 1987 : 155). Il fut également projeté des réalisations dites d'utilité publique toujours dans le moyen terme mais appelés à être supporté entièrement par le budget local. Ces projets, somme toute ambitieux, ne pouvaient se faire qu'à partir du moment où les autorités françaises parviennent à créer un État fort, c'est-à-dire un appareil administratif qui régirait la vie politique, économique et sociale. On ne perdit pas le temps. Arrêtés et décrets furent signés instituant ainsi le cadre administratif.

2.2. L'enracinement administratif

Des services et bureaux chargés des questions économiques et sociopolitiques dans le contexte des années 1920 où les milieux coloniaux annexionnistes, voudraient que la France, à l'instar des Britanniques, rattachent purement et simplement le Togo français au Dahomey (d'Almeida-Ekué & Gbédémah, 1982 : 30-42) furent mis en place. C'est ainsi que déjà le 17 novembre 1923, Bonnacarrère signa un arrêté qui définit les attributions des bureaux et services. Cet arrêté fut complété par celui du 27 novembre de la même année, instituant un service d'assistance médicale mobile. Par l'arrêté du 11 janvier 1924, il fut créé un service d'agriculture et on procéda, par le même arrêté, au morcellement du territoire en secteurs agricoles. Par ailleurs, l'arrêté du 16 avril 1924 institua un service vétérinaire (Assima-Kpacha, 2004 : 75-76). À ces services, il faut ajouter celui de l'enseignement créé depuis 1921¹.

À la fin de l'année 1924 déjà, l'essentiel des services administratifs fut institué. Ceux-ci dépendaient directement du commissaire de la République. Les quelques modifications intervenues de temps à autre ne furent que mineures. Pendant cette même période (1920-1930 précisément), on procéda à la réorganisation du chemin de fer et du wharf ainsi qu'à la mise en place des cadres locaux indigènes.

C'est ainsi que par arrêtés des 31 décembre 1920 et 20 février 1921, le fonctionnement des chemins de fer du Togo fut défini. Le premier définit les tarifs de transport alors que le second, réglementa le budget alloué au secteur. S'agissant du wharf de Lomé, ce furent les arrêtés du 31 décembre 1920 et du 25 juin 1921 qui réorganisèrent son fonctionnement (Péchoux, 1939 : 40).

¹ Commissariat de la République française au Togo, *Guide de la colonisation au Togo*, 1924, pp. 26-30.

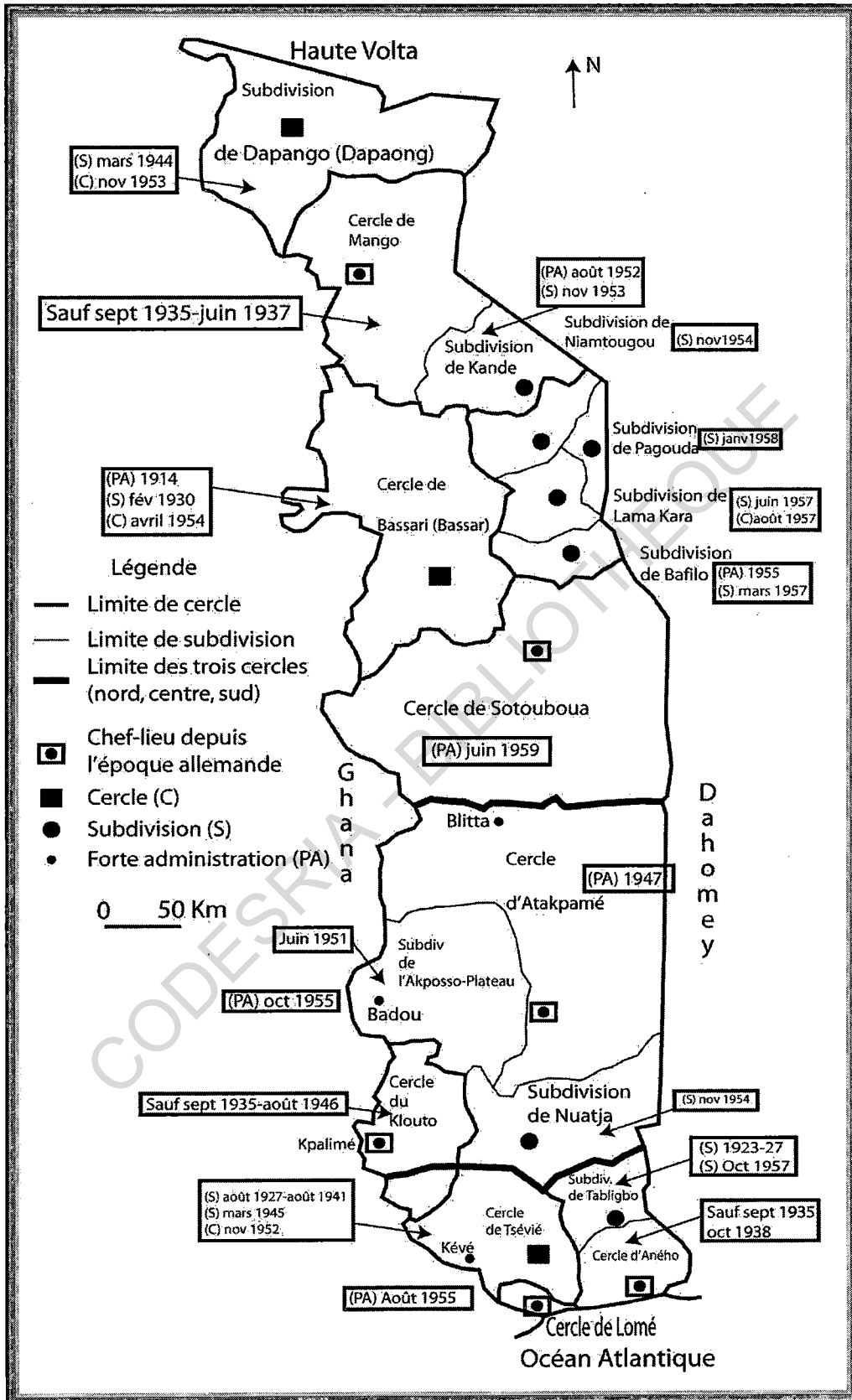
Pour ce qui est des cadres locaux, l'arrêté du 25 août 1923 institua un cadre des gardes-frontières. Celui du 28 février 1924 institua un cadre de conducteurs d'automobiles. Un arrêté du 18 avril 1924 créa un cadre de surveillants de routes. Par arrêté du 12 août 1924, on réorganisa les cadres locaux des chemins de fer et du wharf et ceux des travaux publics qui existaient déjà¹. Mais, la réalisation la plus importante, de notre point de vue, qui allait marquer de son sceau la circulation des personnes et des biens à l'échelle du territoire aura été la division du territoire en unités administratives.

En effet, conformément aux dispositions de la circulaire du 14 décembre 1915, Bonnecarrère procéda au découpage administratif du Togo. Ce découpage, sans différer du maillage administratif de l'époque allemande, se présentait comme suit : six cercles (Lomé, Aného, Klouto, Atakpamé, Sokodé et Sansanné-Mango) appuyés par trois subdivisions (Tabligbo en 1923, Tsévié en 1927, Bassari en 1930)² (Gbédémah, 2005 : 188). L'évolution des découpages administratifs figure sur la carte ci-dessous.

¹ JOT, arrêté n° 340 du 1^{er} juillet 1928, p. 378. Voir aussi E. Assima-Kpatcha 2004 : 77.

² Ce découpage fut revu en 1935. En effet, suite à la réduction des dépenses occasionnée par la crise des années 1930, les cercles n'étaient plus qu'au nombre de trois (sud-Lomé-, centre-Atakpamé- et nord-Sokodé-) avec neuf subdivisions (Lomé, Tsévié, Aného, Atakpamé, Klouto, Sokodé, Bassari, Lama-Kara, Sansanné-Mango). Aux lendemains de la seconde guerre mondiale, les subdivisions et les nouveaux cercles se multiplièrent : cercles de Lama-Kara en août 1950, de Tsévié et de Dapaong en novembre 1952, de Bassari en avril 1954. On comptait, à la veille de l'indépendance 17 unités administratives (Gbédémah, 2005 : 189).

Carte n° 7 : Découpages administratifs au Togo sous administration française



Source : Par nous, à partir de Gbédémah, 2005.

Sans conteste, la division administrative la plus importante fut le cercle. Celui-ci était dirigé par un commandant de cercle. Le cercle, s'il est trop grand pour être administré efficacement peut comporter une ou plusieurs subdivisions. Dans ce cas, ces dernières sont placées sous l'autorité du chef de subdivision. Les commandants de cercles et chefs de subdivisions, dépendant hiérarchiquement du commissariat de la république, relevant lui-même directement du ministère des colonies, exerçaient leur commandement avec la collaboration des chefs et des conseils de notables. (Assima-Kpatcha, 1997 : 69-102)¹.

Le conseil d'administration créé le 5 août 1920 ainsi que le conseil économique et financier, créé en 1924, bien qu'étant seulement des instances consultatives, ne participaient pas moins à l'administration du territoire.

Axés autour des chefs-lieux de cercles ou de circonscriptions, les découpages administratifs du Togo s'inspiraient directement du modèle aofien. Mais, là comme ici, c'était la même ignorance des sociétés africaines, mieux, la ferme volonté de n'en point tenir compte, et la lubie des sous-ensembles géographiques qui avaient présidé à ce compartimentage (Gondola, 1993 : 149). Le cadre administratif ainsi institué, Bonnacarrère pouvait alors mieux faire face à son projet de mise en valeur dont le préalable, faut-il le rappeler encore, demeura la réorganisation du secteur des transports. Cependant, un problème restait encore à régler, celui du financement.

2.3. À la recherche du financement pour la mise en valeur

Le projet soumis par Sarraut à l'approbation du sénat avait une lacune : il n'avait proposé aucune solution concrète pour le financement de la mise en valeur. Pour lui, ces travaux devraient être réalisés soit grâce aux emprunts, soit uniquement sur les fonds du budget local, soit encore sur les budgets généraux. Du coup, bien que le projet en soi ait séduit plus d'un, on eut du mal à trouver les moyens financiers pour sa réalisation.

Dans un premier temps, les milieux coloniaux estimaient que les réparations en nature (ciment, wagonnets, fils de fer...) attendues de l'Allemagne pouvaient servir à améliorer

¹ Ce développement sur la structure administrative peut sembler ennuyeux et inopportun. Mais à notre avis, il est important pour permettre aux lecteurs non avertis de savoir où se limitait le pouvoir de chaque responsable en vue de mieux comprendre les développements ultérieurs.

l'outillage dans les colonies. Mais très tôt, cet espoir se dissipa du fait que l'Allemagne n'ait pas pu faire face à cette obligation dans l'immédiat¹.

Dans cette impasse, André Maginot rappelé à la rue Oudinot en 1929 proposa, dans le cadre du financement de l'outillage économique et social colonial, un projet de loi dans lequel il autorisait les gouverneurs généraux et les commissaires de la république à contracter des emprunts endossés par l'Etat français. Dans ce projet de loi qui, d'ailleurs, ne fut discuté et voté que deux ans plus tard, la part accordée au Togo n'était que de 2,4 % (Barandao, 1987 : 161). Mais étant donné que les autorités administrantes du Togo ne voulaient pas attendre longtemps pour mettre en chantier leurs projets, elles durent trouver d'autres solutions.

La première tentative, d'ailleurs rejetée en bloc par la commission permanente des mandats², consistait à amener le gouvernement français à accorder un prêt de 10 millions au Togo. La seconde se proposait de convaincre les entreprises privées des avantages qu'elles gagneraient si elles acceptaient de financer l'outillage économique au Togo. Cette initiative, calquée sur le modèle belge, prônant un développement mixte qui associe le public au privé fut un véritable précurseur des sociétés mixtes ayant émergé au lendemain de la seconde guerre mondiale et même dans la période post coloniale.

Dans cette dernière logique, une tournée de sensibilisation avait été organisée par Bonnacarrère dans les milieux d'affaires européens. Certaines sociétés privées³ avaient été séduites par les propositions du commissaire de la république au Togo. Malheureusement, tous ces efforts se révélèrent vains et ce projet tant apprécié fut soigneusement rangé dans les tiroirs. Dès lors, l'administration locale dut se rendre à l'évidence qu'elle ne pouvait compter, en attendant un éventuel emprunt de l'État français, que sur le budget local et la caisse de réserve créée dès 1912 par les Allemands, si elle souhaite rester dans la logique de son "plan méthodique". Elle se mit donc à l'épreuve.

Ainsi, jusqu'en 1930, le budget du Togo français⁴, appuyé par la caisse de réserve, alimentée par les excédents budgétaires avaient fourni l'essentiel du financement de la mise en valeur, notamment, la réalisation des travaux dits d'urgence. Ces derniers concernaient

¹ Agence France d'Outre Mer, 390, Lettre du Gouverneur général de l'AOF/Com. République du Togo, in *Dépêche coloniale* du 4 décembre 1920.

² Cette commission était tout simplement réfractaire à toutes les tentatives d'emprunt du gouvernement français à ses colonies pour éviter toute éventuelle confusion entre les finances publiques de la France métropolitaine avec celles des colonies. Mais en réalité, dans les faits, on outrepassa cette donne.

³ Parmi ces sociétés privées, on peut citer la compagnie générale des colonies dont les premiers responsables étaient les représentants des grandes banques de Paris, notamment, Paribas, le crédit lyonnais...

⁴ Le premier budget avait été voté le 1^{er} janvier 1920. Il devint autonome l'année suivante et avait la lourde responsabilité de faire face à toutes les charges aussi bien civiles que militaires, et ce, jusqu'en 1925.

majoritairement la réfection des ouvrages d'art détruits pendant la guerre, l'amélioration et la "modernisation des voies ferrées", l'entretien et la construction des bâtiments et des gares, la réparation de l'ancien wharf et la construction d'un nouveau et surtout, l'entretien et la construction des routes. Seule la réalisation du projet de prolongement de la ligne du centre vers les régions septentrionales, demandant un lourd financement, était subordonnée à l'implication directe des finances publiques de la métropole. En conséquence, on ne s'y intéressa pas dans un premier temps.

Comme on peut le constater, le chantier était assez grand. Mais les ressources propres de la colonie ne pouvaient pas couvrir entièrement les dépenses. C'est donc au regard de cette réalité que l'administration, par le jeu des impôts, impliqua, comme on le verra plus loin, les populations locales à la réalisation de ces travaux. Les préalables ainsi réunis, l'administration locale en vint à l'acte.

II. DE LA MISE EN PLACE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT POUR LA MISE EN VALEUR

Dans une correspondance adressée par l'inspecteur des affaires administratives au commissaire de la République française au Togo au sujet de la continuation du central togolais et des routes devant lui être transversales, on pouvait lire : « (...) *Ce qui importait évidemment à priori, était d'assurer l'acheminement rapide et aussi peu coûteux que possible des produits d'exportation vers le point d'embarquement* »¹. Cette déclaration, bien que tardive par rapport au lancement officiel de la remise en ordre de l'outillage colonial au Togo sous mandat français, permet à peu près de se faire une idée sur la mission dévolue à ces infrastructures dans le cadre de la mise en valeur. C'est donc dans cette perspective et surtout considérant les facteurs déjà évoqués que l'administration entreprit d'améliorer le secteur des transports, en commençant par le réseau routier pour aboutir au réseau ferroviaire.

1. Améliorer et étendre le réseau des routes pour intégrer le monde rural à l'économie-monde

La restructuration du réseau routier togolais sous mandat français s'est faite en deux phases. La première, allant de 1923 à 1930 où furent systématiquement mis en place les artères principales, la seconde, allant de 1930 à la veille de la seconde guerre mondiale où, contraint

¹ ANT-Lomé, 3G-12 bis, rapport de l'administrateur en chef des colonies, inspecteur des affaires administratives à Monsieur le commissaire de la République française au Togo a/s central togolais, 1928.

par les effets de la crise, on s'intéressa plutôt à rentabiliser le réseau existant. Par souci du respect de la chronologie, nous aborderons le sujet suivant ces deux phases.

1.1. Plus qu'une simple réfection, plutôt une mise en place (1921-1930)

« Jusqu'en 1940, nulle politique routière n'exista. Ce n'est que depuis la dernière guerre que l'on se préoccupa de l'insuffisance qualitative du réseau fédéral. La route jusqu'alors n'avait donné lieu à aucun investissement massif. Les artères existantes étaient nées d'initiatives locales, aucune vue d'ensemble des liaisons à réaliser ne venant coordonner leur tracé. Les travaux continuels effectués territorialement à la faveur d'un régime fiscal de prestation en nature, régime qui permettait d'associer les collectivités intéressées aux aménagements, ont seuls rendu l'ouverture et l'entretien d'un réseau routier ».

C'est ce qu'on pouvait lire sous les plumes d'Albert Monnet (1955 : 228), parlant de la politique routière aofienne. Si cette déclaration est vraie pour les pays de l'AOF, il n'en demeure pas moins pour le Togo qui, en principe, disposait d'un statut particulier.

En effet, les réalisations faites par Bonnacarrère en matière de routes au Togo ne bénéficièrent pratiquement d'aucun financement de la métropole. Il s'était appuyé, nous l'avons vu, sur la caisse de réserve et la prestation en nature pour y parvenir.

Ainsi, dès 1923, le gouverneur ordonna d'entreprendre les travaux de réfection des routes existantes¹. Cette initiative s'explique par le fait que pour Bonnacarrère, « la création dans les colonies des routes et des pistes a pour but d'assurer des communications rapides entre les centres et de supprimer le portage qui pèse lourdement sur les populations »². C'est à peu près le même son de cloche en AOF à l'époque : « (La politique) de la Fédération vise à desservir les centres de production et à faciliter au maximum les échanges entre les territoires » (Monnet, 1955 : 228). Mais, au-delà de ce rôle économique dévolu à la route, celle-ci avait d'autres rôles à jouer, surtout dans cette période de l'entre-deux-guerres. Sur le plan politique, la route était considérée comme un instrument d'expansion coloniale. Sur le plan militaire, elle permettait le quadrillage et l'embrigadement des populations³.

¹ L'état du réseau routier présenté dans le chapitre précédent (à la veille de la première guerre mondiale n'a pas évolué sous l'occupation (c'est-à-dire aucune nouvelle route ne fut construite de 1914 à 1920).

² ANT-Lomé, 7G1, Textes et correspondances réglementant la circulation des véhicules en territoire du Togo. Renseignements sur les voies de communication intérieures et l'outillage qui s'y rapporte (1923-1931), p. 2.

³ Dans leur article commun, Laurence Marfaing & Mehdi Lahlou (2003 : 145), voulant montrer le rôle politico-militaire dévolu à la route, faisaient observer que l'idée d'une route terrestre reliant les possessions françaises du Nord de l'Afrique et du Sahel fut pensée de façon plus précise après l'expérience vécue durant la 1^{ère} guerre

Les premières opérations visaient à élargir les routes de 3 à 6 m et à construire des ponts en ciment soutenus par des barres métalliques¹. Malheureusement, faute de financement consistant, les travaux étaient plutôt restés à l'état sommaire, nécessitant un aménagement chaque année. En lieu et place de travaux définitifs, « *c'étaient plutôt des infrastructures provisoires, voire dérisoires. Or, il fallait des liaisons sûres et régulières, susceptibles de favoriser la mise en exploitation des régions vitales pour les intérêts du colonisateur encore éloignées de la côte et difficiles d'accès* » (Barandao, 1987 : 228). Face à cette situation, des mesures furent prises pour parer à cet état de choses. On consentit davantage de financement (cette fois-ci par le jeu des impôts) pour que les réparations sur les routes soient faites avec du matériel consistant et que de nouvelles routes soient tracées. Les travaux furent réalisés des régions côtières aux régions de l'hinterland.

- Les réalisations dans les régions côtières et du sud-ouest

Dès la prise de fonction de Bonnacarrère, les notables de la ville d'Aného, appuyés par la chambre de commerce de Lomé, avaient présenté une doléance à l'administration. Ils voulaient l'ouverture, sans délai, d'une voie côtière reliant Aného à Lomé² pour donner plus de dynamique au commerce local. À cette doléance, l'administration décida de donner suite favorable. C'est ainsi que déjà en 1923, on procéda à la réalisation complète de cette route³. Ce fut la principale réalisation en matière d'extension du réseau routier côtier pendant cette période. Parallèlement, d'autres travaux sur le réseau existant furent entrepris.

En effet, de 1922 à 1926, environ 700 km de routes carrossables ont été améliorés dans le cercle d'Aného. Les principales routes réfectionnées dans le cercle demeurent celles allant de :

- Aklakou à Agomé-Séva par Avévé, Batonou, Agbétiko (25 km)
- Anfoin à Agomé-Glouzou par Attitogon et Afagnan (30 km)

mondiale où les liaisons maritimes s'étaient révélées vulnérables. Selon eux, cette expérience de déception doublée de la crainte de la guerre à la veille de la seconde guerre mondiale ont remis à la mode la nécessité d'une circulation par les voies de terre pour la défense nationale. Pour étayer leur raisonnement, les auteurs font intervenir une note du ministre des colonies adressée aux gouverneurs généraux de l'AOF et de l'AEF, le 17 mars 1939, qui déclarait « *Il me paraît nécessaire, dans la situation actuelle, de porter tout l'effort sur celles [les pistes] qui présentent une importance essentielle pour la défense nationale* ». Cf. ANS, 9G 60 (107), correspondance du ministre des colonies adressée aux gouverneurs généraux de l'AOF et de l'AEF, le 17 mars 1939, in *Pistes sahariennes*, septembre 1938-avril 1939.

¹ Rapport annuel de la France à la SDN, 1922, pp. 56-57.

² Précisons que pendant la période coloniale allemande, il n'y eut aucune route reliant Lomé à Aného (cf. Sebald 1988 ; Gayibor, 1997b ; Ali 1995).

³ Rapports annuels de la France à la SDN, 1922, p. 33 ; 1923, p. 33.

- Zalivé à Togoville par Badougbé (12 km) (Tebie, 2002 : 48).

À ces routes, il faut ajouter les ponts construits dont ceux de Zébé, Aklakou, Adjido (sur la lagune d'Aného), Aloènou, sont les plus importants.

Pour le cercle de Lomé, les réalisations ont été énormes, étant donné le rôle politico-économique et administratif dévolu à la ville de Lomé. On y remarquait deux catégories de routes : les routes de grande communication et les routes secondaires. Ces routes ont été en majeure partie réfectionnées¹. Par ailleurs, des efforts pour l'extension du réseau ont été consentis. Ainsi, de 134,6 km en 1913, les routes du cercle passèrent à 425 km en 1930 soit 290 km de routes tracées par les Français dans ledit cercle en dix ans (Tebie, 2002: 47).

Dans le sud-ouest, notamment dans le Klouto, le colonisateur y porta un intérêt particulier étant donné l'existence des principales cultures d'exportation à l'instar du café et du cacao. Ainsi, on ressuscita un vieux projet, celui de la route Kpalimé-Dayes Apéyéomé, présenté avec instance par les ressortissants de la région d'abord aux Allemands, aux Anglais par la suite et aux Français en fin de compte.

Après que Bonnacarrère ait fait le déplacement sur les lieux en vue de s'assurer de la viabilité de la route réclamée, il fit entreprendre, en 1924, des recherches topographiques y afférentes. Celles-ci, en raison de la présence des roches sur le plateau de Dayes, révélaient un tracé difficile à réaliser. Malgré tout, on démarra quand même les travaux de construction. Malheureusement, cette route ne fut pas achevée à l'avènement de la crise².

Presque pendant la même période (1924-1926), on rechargea complètement de latérite la voie Lomé-Assahoun-Kpalimé en direction de Ho et Kpando en zone anglaise. Cette voie était la plus fréquentée à l'époque. On y dénombrait en moyenne 60 véhicules par jour³. On construisit également la route Lomé-Atakpamé et celle allant d'Aného à Notsè, via Tabligbo.

Par ailleurs, ce cercle a connu le remplacement de 72 ponceaux en bois par des passages de buses, surtout sur la route Kpalimé- Atakpamé (Tebie, 2002 : 49).

Ainsi, après dix ans de gestion de la colonie (précisément en décembre 1930), le cercle de Kloto était doté en tout de 262 km de voies, réparties en 225 km de routes, 6 km de chemins et 31 km de pistes.

¹ Rapport annuel de la France à la SDN, 1924, pp. 110-120.

² ANSOM, Mission d'inspection Picanon. Rapport n° 110, Picanon/Ministère des colonies au sujet de l'outillage économique, p. 45, cité par Barandao 1987: 230.

³ Rapport annuel de la France à la SDN, 1924, p. 117.

- Le réseau routier du centre-ouest et du nord

S'agissant du centre-ouest, l'administration a très vite compris la nécessité de desservir les pays akposso et adélé pour deux raisons majeures. La première est de favoriser le développement et l'exportation du cacao très présent dans le pays adélé et sur le plateau akposso. Car, faute d'un moyen de transport adéquat, ces populations écoulait très souvent leur production vers la Gold Coast voisine d'où elle revenait sur Kpalimé pour être écoulee vers le wharf de Lomé. L'autre raison est que, influencées par la proximité de la Gold Coast et surtout par le régime de '*l'indirect rule*' selon lequel l'impôt de capitation n'était pas levé dans les colonies anglaises, ces populations refusaient de payer cet impôt et d'exécuter les travaux dits d'utilité publique (Simtokena, 1997 : 26). À la moindre tournée des forces de police, affirmait l'inspecteur des colonies Cazaux, ces populations n'hésitaient pas à franchir la frontière pour se réfugier chez des amis voire des parents. C'est donc pour mettre fin à la présumée indépendance de ces populations vis-à-vis des exigences de l'administration qu'il fut décidé de construire la route dénommée "route de l'Akposso". Cette route était prévue pour continuer sur le nord. Mais, à l'avènement de la crise, soutient Samuel Ferjus (1926), seul le premier tronçon (31 km) du projet avait pu être réalisé.

De même, les routes Adjassihouahoué-Anié (13 km), Langabou-Pagala (35 km) et Adélé-Gamé (5 km) ont-elles été construites de toutes pièces de façon perpendiculaire au rail.

Par ailleurs, pour favoriser l'exportation du coton dans le secteur d'Atakpamé, on procéda au rechargement des routes existantes. On peut citer entre autres : les routes Amou-Sodo, Chra-Agbatitoe, Anié-Nyamassila ainsi que la route de Kamina qui a été prolongée de 5 km jusqu'au marché d'Agbochafo.

Au total, le cercle d'Atakpamé disposait, à la fin des années 1920, d'un réseau routier dense de 656 km, dont 625 km de routes et 31 km de chemins.

Dans les régions du nord, l'urgence fut le désenclavement du pays kabiyè à travers la construction d'une route dite "route de la main d'œuvre et du coton". Par cette route, l'administration voulait rompre avec l'isolement de la région de la Kara qui n'était reliée au reste de la colonie (Sokodé notamment), que par une simple piste sous l'administration

allemande¹. Les différentes étapes de la réalisation du projet furent ainsi décrites par K. Barandao (1987 : 233) :

« Des travaux préliminaires furent engagés en 1922 en vue de relier Sokodé à Siou en passant par Alédjo, Bafilo et Tchitchao. Ils devaient se poursuivre vers Taponté en pays tamberma. Dès 1923, commença la construction d'un pont métallique sur la Kara en remplacement du pont allemand réalisé en 1902² mais détruit dix ans plus tard par les forts courants d'eau³. Parallèlement, on procéda à l'élargissement et au prolongement de la voie en direction de Sansané Mango pour permettre la circulation automobile. D'autres travaux complémentaires permirent la réalisation d'embranchements secondaires reliant pratiquement toutes les agglomérations des deux cercles du nord ».

Parmi ces embranchements secondaires, on peut citer les axes Kabou-Bandjéli (21 km), Sokodé-pont de la Kara (79 km), Lama-Kara-Pagouda (68 km), Sokodé-Bassila (50 km), Kouméa-Défalé (20 km), Lama-Kétao (36 km). Dès lors, la route principale Lomé-Dapaong passe par Kara-Kantè-Mango. Cette route présente bien des avantages même si elle est distante de 40 km plus que celle passant par Sokodé-Bassar-Mango (Tebie, 2002 : 58).

En 1930, un total de 785 km (301 km de routes, 348 km de chemins et 136 km de pistes) avait été recensé dans le cercle de Sokodé.

Enfin le cercle de Mango, fortement défavorisé à l'époque allemande connu, à partir de 1921, des travaux acharnés et ce, pratiquement chaque année. Par ailleurs des ponts ont été construits sur les rivières. Le plus grand d'entre eux demeure le grand pont métallique de 106 m sur la route kabiyè, utilisable à partir de mai 1928.

Au total, de 76 km en 1921, le réseau routier du cercle de Mango s'est étendu à 521 km dont 203 km de routes, 57 km de chemins et 261 km de pistes.

Que retenir du réseau routier du nord Togo dans les dix premières années du mandat ? Sans doute, à la différence de la partie méridionale où les efforts étaient concentrés sur la réparation des voies existantes, la partie septentrionale de la colonie avait, pour sa part, bénéficié, dans sa majeure partie, de nouveaux tracés.

De façon générale, on rencontrait sur le territoire trois catégories de voies : des axes routiers principaux, des pistes et des chemins. L'appellation axes routiers principaux était réservée exclusivement aux voies comportant des ouvrages d'art et dont l'entretien permettrait

¹ Rapport annuel de la France à la SDN, 1923, p. 202.

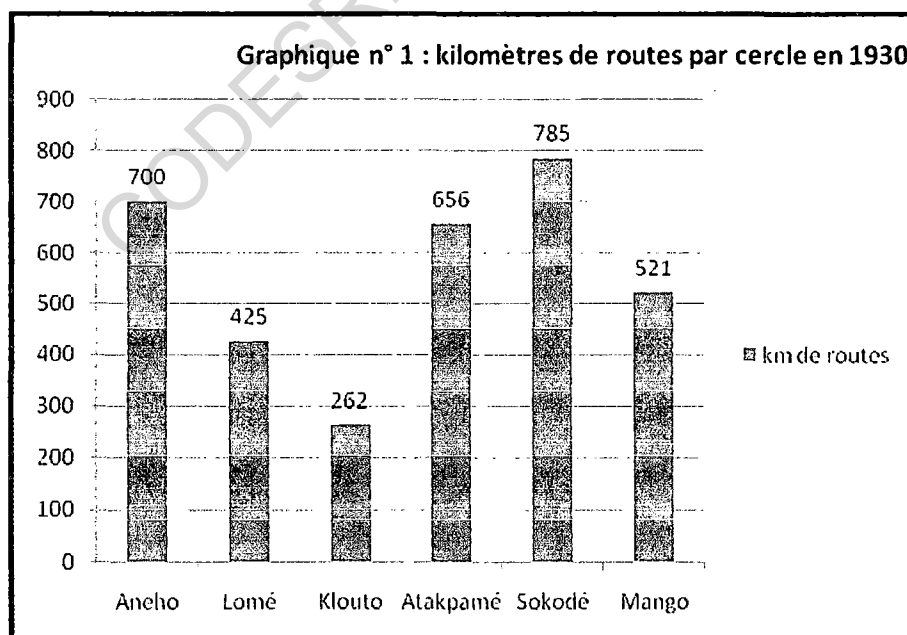
² Se référer au chapitre 1^{er} pour d'amples informations relatives à ce pont.

³ Ces informations sont confirmées par le rapport annuel de la France à la SDN, 1924, p. 24.

leur utilisation toute l'année. Par chemin, on désignait des voies automobilisables avec plate forme aménagée mais ne comportant généralement pas d'ouvrages d'art définitifs. Elles servaient d'affluents aux routes principales et au chemin de fer. Enfin, les pistes étaient des voies automobilisables d'une largeur suffisante pour le passage d'une voiture, ne comportant aucune plate-forme aménagée. D'intérêt local et praticables uniquement en saison sèche, les pistes et chemins furent encore appelés "chemins vicinaux" du fait qu'ils mettaient en communication les villages (Simtokena, 1997 : 25-26).

La construction de ces routes respectait une logique. Le principe suivi est que la route, dans un pays en formation tel que le Togo, doit être un adjuvant du réseau ferré. On assistait donc à des tracés perpendiculaires au rail, sans toutefois que les tracés parallèles à ce dernier dont l'utilité reste entière, soient par ce motif négligés (Péchoux, 1939 : 163). Malheureusement, ce principe, comme on le verra, ne fut que très peu suivi, au grand dam du trafic ferroviaire.

Dans l'ensemble, les régions septentrionales furent les seules à tirer meilleur parti de l'extension du réseau routier de 1920 à 1930, les cercles du sud n'ayant bénéficié le plus souvent que de l'entretien du réseau existant. Ainsi, en 1930, le cercle de Sokodé venait en tête avec près de 20 % des routes du territoire alors qu'il n'en occupait que la 3^{ème} place en 1923. Il était suivi des cercles d'Aného (en tête au début du mandat), d'Atakpamé, de Mango, de Lomé et enfin de Klouto, comme on peut le constater sur le graphique ci-après.



Source : Par nous, à partir du rapport annuel de la France à la SDN, 1930, p. 87.

En définitive, pendant la décennie ayant précédé la crise, le réseau routier s'est amélioré certes, mais il restait toujours insuffisant et encore à l'état embryonnaire face aux différentes sollicitudes du territoire, ce qui justifiait, comme nous le verrons plus loin, la perpétuation du portage dans certains cercles. L'avènement de la crise et la horde de conséquences qu'elle entraîna n'ont malheureusement pas permis de sortir le réseau de cet état embryonnaire.

1.2. Les années trente... Un équipement routier sur fond de crise

La crise économique de la fin des années 1920 qui frappa le monde entier ne fut réellement ressentie au Togo qu'un peu tardivement (1932-1934). Néanmoins, étant donné que ce territoire faisait partie de l'empire colonial français et, considérant que le système économique mis en place par la métropole dans les colonies était en récession, dès 1930, le Togo voyait planer à l'horizon, les signes avant-coureurs de ce qu'il allait vivre deux ans plus tard. Si cette crise fut durement ressentie sur le plan de l'équilibre interne vis-à-vis de la métropole, il n'en demeure pas moins que la politique de l'équipement fut la première à annoncer les couleurs de la crise.

En matière des routes, le réseau mis en place jusqu'ici est, contrairement au principe ci-dessus évoqué, somme toute parallèle au réseau ferroviaire dans la mesure où la direction nord/sud a été privilégiée. Dans ces conditions, la route paraissait comme une véritable concurrente du chemin de fer, se détournant ainsi de sa mission originelle d'adjuvant au rail. C'est donc cette lacune que la puissance administrante va essayer de corriger tant bien que mal déjà dès 1931¹. Cette initiative s'origine dans les recommandations du Congrès de l'outillage économique tenu en France en 1931 et qui s'est penché sur la question de la conjugaison des moyens de transport dans les colonies en vue d'une meilleure exploitation. Les recommandations articulées autour de trois points principaux étaient ainsi résumées :

- le chemin de fer demeurait l'artère principale assurant l'essentiel du trafic en direction des ports fluviaux et maritimes ;
- les différentes gares du chemin de fer devraient être desservies par des routes principales par lesquelles des automobiles apporteraient au train, les différents produits de la région ;

¹ Rapport annuel de la France à la SDN, 1931, Circulaire du 30 juin aux commandants de cercles sur la question des routes, p. 154.

- les routes principales seraient desservies par des pistes. Celles-ci, par les moyens de transport locaux, fourniraient, à la descente, les produits du cru à transporter aux automobiles et à la montée, les produits manufacturés aux marchés locaux.

En clair, le congrès voudrait mettre l'accent sur la nécessité de construire des routes transversales au rail afin de combattre, à terme, la concurrence faite au rail par les routes. On parlait donc des routes en "arêtes de poisson"¹.

Convaincu de l'urgence de la question, le nouveau commissaire de la république Robert de Guise, par une circulaire écrite en 1932 annonça que "les routes devaient vivifier le chemin de fer en lui apportant tout le trafic donc il avait besoin"². C'est dans cette perspective que furent retenues trois principales artères, de la côte vers l'intérieur.

- D'est en ouest, on prévoyait la transversale Tokpli-Tabligbo-Tsévié-Kévé ;
- La voie précédente, appelée à devenir une route intercoloniale reliant le Dahomey à la Gold Coast, devait se ramifier à Kévé pour desservir, d'une part, Aképé, d'autre part, Agbélouvé, se poursuivre sur Assahoun en traversant le fleuve Zio ;
- La troisième devait relier Tohoun à Kpalimé, passant par Notsè (Barandao, 1987 : 395).

Au même moment, les commandants de cercle reçurent l'ordre de procéder, dans leurs cercles respectifs, au désenclavement des zones excentriques. C'est dans ce contexte que fut mis en chantier à Lomé, le boulevard circulaire³. C'est pendant la même période que furent construits des ponts définitifs dans le cercle de Lomé.

Plus à l'est, dans le cercle d'Aného notamment, on estimait qu'une liaison entre Porto-Seguro et Togoville serait vitale pour le cercle. À l'ouest dans le Klouto, pour des raisons relatives à l'exportation du café-cacao, il fut envisagé l'artère Kpalimé-Litimé via le Klouto et Dayes⁴. Malheureusement, pour des raisons liées au relief, aucune transversale ne fut prévue pour le nord Togo.

Comme on peut le constater, comparativement aux projets précédents, celui-ci fut moins vaste mais stratégique. Toutefois, les effets drastiques de la crise n'ont pas réellement permis sa réalisation. Car, les différents crédits votés pour la réalisation des travaux n'étaient

¹ Congrès de l'outillage économique, Tome I, régime général de la section III, chemin de fer et routes, 1931, pp. 227-247.

² JOT n° 202, Circulaire du commissaire de la république au sujet de l'aménagement des routes, 1932, p. 151.

³ ANT-Lomé, 1G61, note relative à la construction du boulevard circulaire de Lomé, correspondance des forces de police, 16 août 1933.

⁴ ANT-Lomé, 1G61, programme de mise en valeur du territoire. Avancement des travaux prescrits par la circulaire du 12 octobre 1933.

pas souvent déboursés ; même s'ils l'étaient, ils se révélaient notoirement insuffisants, comparativement à la densité du travail à réaliser. Cette situation déplut aux commandants de cercles qui reprochaient à l'administration générale de trop compter sur la "bonne volonté des populations" pour mener à bien les travaux. Un rapport de 1932 précisait que pour la réalisation de 800 km de routes, seulement 70 000 F avaient été votés¹. Ce crédit est moins surprenant s'il est mis en rapport avec les budgets des autres années (1935 notamment). En effet, 208 000 F en 1934, 66 000 en 1935, 396 000 en 1936, 445 000 en 1937, telle fut l'allure générale du financement destiné au secteur routier pendant la période de crise². Face à l'amenuisement des crédits, on demanda, comme nous le verrons, plus de prestation en nature aux populations.

En somme, de 1930 à la veille de la seconde guerre mondiale, le réseau routier ne s'est étendu que d'environ 750 km situés majoritairement, cette fois-ci dans les cercles du nord. On passa ainsi de 1662 km en 1929 à 2400 km à la fin des années 1930³. Le constat est clair ; on s'est plutôt contenté d'entretenir le réseau existant qu'à construire de toutes pièces, de nouvelles artères. L'extension et l'amélioration du réseau routier entraînent l'intensification du trafic, notamment à l'importation comme à l'exportation. En conséquence, le renforcement du complexe portuaire et ferroviaire devenait une nécessité.

2. La remise en ordre du wharf et du chemin de fer

Dans le cadre de la mise en valeur, il est difficile de parler du chemin de fer sans parler du wharf. D'abord, parce que les deux infrastructures étaient gérées par un même service, ensuite, parce qu'on ne pouvait concevoir l'un sans l'autre, tellement ils étaient complémentaires. Ainsi, sans trop nous étendre sur ses activités, nous allons quand même présenter le wharf en sa qualité de centre nerveux de la mise en valeur du territoire.

Dans la logique de la mise en valeur, la réfection des seules infrastructures routières poserait des problèmes quant au ravitaillement de la métropole et à l'importation des produits pondéreux et manufacturés. Pour cette raison, l'administration décida de renforcer l'outillage économique central, notamment le wharf et le réseau ferroviaire.

¹ ANT-Lomé, 2APA, rapport annuel du cercle de Lomé, 1932.

² Pour plus de détails sur cette question, se référer aux annuaires statistiques de l'AOF et du territoire du Togo placé sous mandat de la France. Vol. 2 : 1934-1936, Agence économique de l'AOF, 1937, 270/185 + 1 carte dépliant. Vol. 3 : 1936-1938, Agence économique de l'AOF, 1937, 270/185, 178 p. + 1 carte dépliant.

³ Annuaire statistique de l'AOF et du territoire du Togo placé sous mandat de la France. Vol. 2 : 1934-1936, op. cit.

2.1. La remise en état du wharf de Lomé

La gestion anglaise du wharf de Lomé construit par les Allemands, avons-nous dit, fut durement ressentie par cette infrastructure. Car, pendant cette période, l'administration britannique préoccupée par la gestion des affaires courantes, négligea la question de l'amortissement de l'outillage. Au regard de l'état de décrépitude dans lequel se trouvait le wharf et, considérant l'accroissement du trafic, l'administration, s'inspirant du plan Sarraut elabora, dès 1923, un programme d'entretien et de renouvellement de cet outillage.

Dans un premier temps, il fut doté d'instruments complémentaires de sorte qu'il puisse être à la hauteur des sollicitudes. Parallèlement, on procéda au réaménagement de la rade naturelle d'Aného abandonnée par les Allemands. Dès lors, celle-ci contribua à évacuer des produits de la localité, notamment l'huile de palme, le coprah, etc. vers les métropoles européennes (Simtokena, 1997 : 29).

Les efforts de renforcement de la capacité du wharf de Lomé n'ont servi à redorer son blason que pendant une période relativement courte. Car, déjà à la fin de 1924, de graves dysfonctionnements furent relevés çà et là. Face à cette nouvelle donne, l'administration n'hésita pas à ordonner la construction d'un nouveau wharf¹. Démarrés en 1925, les travaux de construction s'achevèrent en 1928.

Plus moderne et plus grand que l'ancien, le nouveau wharf était situé à 45 m de l'ancien, sa capacité correspondant au double de celle de l'ancien. Les travaux avaient coûté au budget local, un montant de 6 300 000 francs (Goeh-Akué et Nabe, 2005a : 422).

L'ouvrage comprenait un débarcadère de 90 m de long sur 18 m 50 de large équipé de grues de 3 tonnes et de deux autres grues de 6 tonnes avec une capacité journalière de manutention de 600 à 700 tonnes². L'exécution des travaux fut confiée à la maison Daydé spécialisée dans la construction des ponts métalliques³. Inauguré le 25 juillet 1928, le nouveau wharf était opérationnel jusqu'en 1968, année à laquelle on décida de la construction d'un port à Lomé. Il bénéficia néanmoins de quelques aménagements en 1953.

La réorganisation du dispositif portuaire a conduit à des résultats probants, notamment l'augmentation du tonnage transbordé (nous y reviendrons). Toutefois, cette situation ne serait

¹ JOT, 1925, arrêté n° 288 créant un service des voies de pénétration et du wharf, 8 décembre 1924.

² Rapport annuel de la France à la SDN, 1928, pp. 78-79 ; Goeh-Akué et Nabe, 2005a : 422.

³ La maison Daydé avait fait ses preuves dans les colonies voisines de la sous région, notamment au Dahomey voisin. C'est ce qui explique la confiance que l'administration française lui a faite (Gayibor, 1997b : 142).

pas possible si, parallèlement aux travaux de réhabilitation du wharf, on n'entretint pas le réseau ferroviaire.

2.2. Réhabiliter et étendre le réseau ferroviaire : les avatars d'un projet ambitieux

Si les travaux relatifs au secteur routier et au wharf avaient été réalisés sans difficultés majeures, il n'en fut pas de même pour le réseau ferroviaire, et pour cause. En fait, ce dernier projet fut non seulement ambitieux, mais demandait aussi un important financement. Les travaux réalisés jusque-là furent possibles grâce à la relative "santé économique" du territoire. En revanche, pour le chemin de fer, il a fallu l'implication financière directe de la métropole pour que les travaux ne démarrent effectivement. Bien sûr, pour les petites réparations à effectuer sur le réseau, l'administration pouvait s'en prévaloir ; mais, s'agissant de l'ambitieux projet de desserte du nord Togo par le rail, l'état de la caisse de réserve du territoire était loin de le financer. Pour amener la métropole à accepter d'accorder un préfinancement pour la réalisation du projet, beaucoup d'encre et de salive coulèrent.

En prélude au projet de construction d'un chemin de fer pour la desserte totale du nord Togo, l'administration décida de procéder à la réfection du réseau hérité des Allemands. Ainsi, fut entrepris le remplacement du rail léger d'origine allemande (20 kg) par du rail standard (26 kg). De même, sur les lignes, on procéda à la construction de nouvelles stations et gares. Le matériel roulant fut de même renouvelé. Ce n'est qu'après cette action dite de "modernisation du réseau" qu'un projet d'extension du réseau ferroviaire togolais fut mis sur pied. Le projet allemand irréalisé fut, en la matière, un précédent incontestable.

En effet, après la construction du chemin de fer Lomé-Atakpamé, l'administration allemande se vit obligée, au regard de ses ambitions économiques, de continuer les travaux en direction du nord Togo. Plusieurs raisons expliquaient ce choix. D'abord, la nécessité d'exploiter le fer de Bandjéli ; ensuite, le souci de rendre plus dynamiques les activités commerciales des cercles de Sokodé-Bassari et Mango-Yendi. Dans ce dernier cercle, la vallée de l'Oti rendait la circulation impossible pendant la saison des pluies. Par ailleurs :

« il y a deux obstacles importants sur la voie terrestre Bandjéli-Sansanné-Mango dus aux deux affluents gauches de l'Oti, les rivières Kara et Koumongou qui, à cause de leur

*inondations, empêchent les relations venant du nord-ouest en direction de Bandjéli »*¹ (Ali, 1998 : 53).

Armés de ces raisons, les Allemands projetèrent un tracé. Celui-ci devait partir d'Agbonou pour Tchopowa, terminus provisoire, en passant respectivement par Anié, Djabatauré, Fazao, Kakaboré, Bassar et Bandjéli (Ali, 1998 : 77). Malheureusement, deux obstacles majeurs avaient empêché la réalisation de ce projet. D'une part, l'empire allemand n'était pas disposé à accorder, à l'administration du Togo, un préfinancement ; d'autre part, l'avènement de la première guerre mondiale à l'issue de laquelle les Allemands vaincus, furent contraints d'abandonner le Togo. C'est donc sur cet ancien projet allemand que s'appuyèrent les Français pour concevoir le leur.

En effet, dès 1919, les inspecteurs des colonies Phérvong et surtout Méray reçurent mandat de la rue Oudinot d'étudier les éventuelles contributions de cette voie ferrée au développement de la colonie. Au regard des conclusions de ces missions d'inspection, ce projet s'avérait très stratégique pour l'AOF, d'autant plus qu'il pouvait constituer l'ouverture la plus courte sur la mer pour les possessions françaises de la boucle du Niger. En fait, il fallait, pour relier Ouagadougou à Abidjan, traverser 1 229 km alors qu'il en fallait 231 km de moins pour relier Lomé à la capitale du pays mossi. Ainsi, l'idéal à long terme, était la jonction, grâce au chemin de fer (de la boucle du Niger) avec comme ultime étape 'le célébrissime projet transsaharien''².

Cependant, contre toute attente, le gouverneur de l'AOF décida, en 1923, de construire plutôt un chemin de fer qui relierait Abidjan au Niger via Ouagadougou. Aussi, envisagea-t-il, pour le Dahomey, de prolonger le chemin de fer de Porto Novo vers Parakou³. C'est ainsi que le Togo se vit privé du prétendu rôle stratégique qu'on avait voulu le faire jouer⁴. Dès lors, le pouvoir administratif du Togo ne pouvait penser qu'à la réalisation de son modeste (mais ambitieux) projet de desserte du nord. Là encore, ce ne fut pas acquis d'avance.

En réalité, bien que l'administration locale trouvât ce projet viable du fait qu'elle estimait que sa réalisation contribuerait à mettre en valeur une région jusque-là absente du

¹ Au-delà de ces raisons, d'autres raisons inavouées, soutient K. Barandao (1987 : 259), sous-tendaient le projet. Il s'agit d'une part de la volonté des Allemands de pénétrer un arrière-pays non encore entièrement pacifié (allusion faite aux populations konkomba restées insoumises jusqu'à l'éviction des Allemands en 1914). D'autre part, les Allemands rêvaient d'une expansion vers les pays de la boucle du Niger via Bandjéli et Tchopowa, terminus supposés du chemin de fer.

² Union coloniale française, section Togo-Cameroun, séance du 18 mai 1923, p. 65.

³ Agence FOM/352/AOF. Rapport n° 230 bis concernant les chemins de fer avant 1950, p. 11.

⁴ Ibidem.

circuit économique du territoire, sa réalisation donna lieu à de vives polémiques. Celles-ci avaient lieu aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur du territoire.

Au premier niveau (c'est-à-dire à l'extérieur), s'opposaient d'une part le ministre des colonies et la commission permanente des mandats, d'autre part, Bonnacarrère et le ministre des colonies. Les uns et les autres voulaient faire passer à tout prix leur point de vue. Pour Bonnacarrère, l'Etat français devait faire passer le projet en octroyant au Togo un emprunt. Mais la rue Oudinot hésitait. La commission permanente des mandats pour sa part, était hostile à un éventuel emprunt car estimait-elle, cette situation risquait de créer une confusion entre les finances locales du Togo et les finances publiques de l'Etat français. Malgré cette hostilité, elle demandait à la puissance mandataire de recourir à d'autres moyens pour construire sans délai, cette ligne ferroviaire jugée viable pour le territoire¹.

À l'intérieur du territoire, les protagonistes étaient, d'une part, Bonnacarrère appuyé par les hommes d'affaires ayant localement des intérêts économiques, d'autre part, les notables et commerçants togolais. Les premiers défendaient ardemment le projet. Leur position se résume dans la déclaration suivante de Bonnacarrère :

« Avec cette nouvelle voie de pénétration qui doublera pour le moins la longueur de la ligne existante, c'est toute une population dont le nombre se chiffre par centaine de millions qui n'avait jusqu'à présent pas plus participé à la vie du territoire que si elle avait habité une autre planète et qui va se trouver mise en contact étroit avec nos produits, nos moyens d'action et nos méthode »².

Le second groupe, le plus pessimiste, affichait un comportement très réservé quant à la rentabilité du projet. Deux notables du sud Togo donnèrent, lors des séances des conseils de notables, leurs points de vue, caractéristiques de leur désapprobation du projet³. Gilbert Lawson, notable du cercle d'Aného estimait que : « les régions du nord sont pauvres et ne pourront alimenter le trafic du chemin de fer ». À la séance du 5 novembre 1928 tenue à Kpalimé, le notable Apaloo enfonça le clou. Pour lui :

¹ Commission permanente des mandats. Examen du rapport annuel sur le Togo, procès verbal de la 3^{ème} séance de la 6^{ème} session du 27 juin 1925, pp. 37-39.

² Le gouverneur Bonnacarrère, cité par Goeh-Akué et Nabe, 2005 : 420.

³ Cette attitude des notables togolais fut diamétralement opposée à celle des notables des autres colonies françaises, notamment au Sénégal où ils avaient pesé de tout leur poids dans le projet de construction du chemin de fer Dakar-Saint Louis. Pour d'amples informations à ce sujet, lire Monique Lakroum, *Chemin de fer et réseaux d'affaires en Afrique occidentale : le Dakar-Niger (1883-1960)*, thèse pour le doctorat d'Etat en Histoire, Université de Paris VII, 1987, pp. 134-135.

« Les chemins de fer existant actuellement au Togo sont suffisants, étant donné le peu d'étendu du territoire... La région du nord ne procurerait que peu de ressources et ne me paraissait pas nécessiter le prolongement de la ligne d'Atakpamé... Une route bien entretenue et ouverte au trafic toute l'année est préférable au chemin de fer. Cette route existe déjà et nécessite quelques améliorations. Ces améliorations ne coûtent pas chères et permettent aux indigènes de gagner beaucoup d'argent avec leurs camions. Le chemin de fer par contre, coûtera cher à l'ensemble du territoire »¹.

À la lecture de ce dernier témoignage, on s'aperçoit que le notable évoque le problème de coût si on optait pour la construction d'un chemin de fer. Évidemment, c'est réel. D'ailleurs, nous l'avons déjà souligné ; la réalisation de ce projet nécessitait non seulement un financement élevé, mais aussi beaucoup de ressources humaines qui, naturellement, devaient être prélevées sur ses compatriotes. Toutefois, au-delà de ces considérations, il semble que ce furent plutôt des intérêts personnels qui sous-tendaient la position des notables et des commerçants du sud. En effet, avec l'amélioration et l'extension du réseau routier :

« Certains membres de la bourgeoisie naissante des planteurs, de notables et de commerçants, étaient devenus propriétaires de véhicules de transport des voyageurs et des marchandises des lieux éloignés du rail. Ils redoutaient le préjudice qu'entraînerait la construction du chemin de fer sur la bonne marche de leurs affaires »².

En fin de compte, ni l'activisme de l'administration locale, ni l'opposition des Togolais fortunés du sud ne put amener le projet à la réalisation car, quand bien même ces débats³ avaient cours au Togo, les pouvoirs publics français hésitaient à s'aligner derrière une quelconque position. Ils étaient purement et simplement indécis. En revanche, grâce aux pressions constantes de la commission permanente des mandats, la rue Oudinot finit par céder. *« L'ancien projet allemand de prolongement du chemin de fer du centre fut choisi et, en 1927, une mission composée d'un ingénieur, de deux chefs de brigade, de deux dessinateurs commencèrent les travaux d'étude »* (Péchoux, 1939 : 157).

¹ ANSOM, A P/622, Mission Cazaux. Rapports n° 22 & 24 Maret concernant les cercles d'Aného et Klouto. Klouto, le 31/3/1933, p. 20, cité par K. Barandao, 1987 : 264.

² ANSOM, TP, dossier 430/Togo. Mission Cazaux, rapport n° 12 Maret au sujet de la construction d'une voie ferrée en prolongement de Lomé-Agbonou, le 25 avril 1933, p. 15, cité par K. Barandao, 1987 : 265.

³ Moins houleux que ce qui fut appelé "la bataille du rail" (un projet visant à relier d'une part Ouagadougou à Tambao au nord du Burkina, d'autre part, assurer l'interconnexion des réseaux ferrés du Burkina, Mali et Niger) (Cf. Kouliadiati, 1989 : 30), le projet de prolongement du chemin de fer central togolais a aussi donné lieu à des débats. Pour l'essentiel de ces débats, lire N. Ali, *Le chemin de fer pour le Nord-Togo n'est pas encore à son terminus*, Lomé, Presses de l'U.B., 1998, 162 p. Des informations y afférentes se trouvent également dans K. Barandao, *Mise en valeur et changement social au Togo dans l'entre-deux-guerres (1914-1940)*, thèse de doctorat (régime 1984), Université de Paris I Panthéon Sorbonne, Tome I, 1987, 342 p.

Après les études de terrain, on se rendit à l'évidence de l'incompatibilité entre le tracé envisagé et les réalités du terrain. En conséquence, l'ancien projet allemand fut retravaillé. Ainsi, au lieu d'être parallèle à la route Atakpamé-Sokodé, le tracé projeté s'en écarte à Anié pour suivre la fertile vallée du même nom. Chose curieuse ! Cette région était quasi vide d'hommes. Mais c'est justement pour cette raison que la décision tourna ainsi. L'administration voulait, à terme, "donner la possibilité, grâce au chemin de fer, aux populations kabiyè, nawdéba et lamba d'émigrer vers ces régions faiblement peuplées"¹. Ces populations, "employées pour les travaux, s'accoutumeraient au pays (leur nouveau site) et en améliorerait la mise en valeur" (Péchoux, 1939 : 158). Après ces derniers ajustements, on procéda à l'exécution du projet.

Par l'arrêté n° 228 du 8 décembre 1924, le gouverneur Bonnecarrère créa un service des travaux neufs, du wharf de Lomé et du service des voies de pénétration du Togo². C'est à la Direction de ce service que fut confiée la réalisation des travaux. Son Directeur, l'ingénieur en chef Porte, ayant les mêmes pouvoirs qu'un commandant de cercle, fit entamer les premiers travaux en août 1929, en ordonnant l'ouverture des chantiers de construction à Agbonou et l'aménagement d'une carrière à Wahala pour l'extraction des pierres et le concassage du ballast³. Mais, les travaux n'ont réellement démarré qu'en 1930⁴ pour ne prendre fin qu'en novembre 1933. La mise en service s'est faite au fur et à mesure que s'achevaient les diverses sections.

La première tranche, Agbonou-Anié (30 km), fut inaugurée le premier avril 1932, la deuxième, Anié-Akaba-Pagala (64 km) le 1^{er} janvier 1934. Blitta (18 km) fut atteint le 30 juillet 1934 (Gayibor 1997 : 140). A ce niveau, s'arrêtèrent les travaux et l'ambition de desservir le nord par voie ferrée ne put se réaliser qu'à la hauteur du km 112 à partir d'Agbonou, au village de Blitta que les cotocoli appelèrent, d'après la terminologie "cheminot", *Sandouzy*, le kilomètre 112 devenant ainsi toponyme (Cornevin, 1963 : 97).

¹ ANT-Lomé, 3G15, rapport sur le prolongement du chemin de fer Lomé-Atakpamé sur Sokodé, Lomé, le 31 décembre 1929, p. 4.

² JOT, arrêté n° 228 du 8 décembre 1924, p. 370.

³ ANT-Lomé, 3G12, service des Travaux neufs du chemin de fer, note relative au démarrage des travaux de construction du central togolais.

⁴ Plusieurs raisons expliquaient cette lenteur dans l'exécution des travaux. En effet, dans la note d'explication adressée au gouverneur le 31 décembre 1929, Porte, le Directeur des travaux neufs déclarait : « *les travaux exécutés jusqu'ici ne peuvent pas être considérés comme travail normal. En effet, à part un seul ingénieur, les premiers agents des Travaux neufs n'ont commencé à arriver que le 16 septembre (1929) et l'effectif prévu n'est pas encore atteint* » (cité par Ali, 1998 : 89). Plus loin, il déclarait qu'en lieu et place de 5 000 manœuvres prévus par tronçon de 30 à 40 km de voie, il n'avait, jusque là à sa disposition que 1 500. Aussi, le matériel de construction commandé en Allemagne avait-il non seulement traîné à arriver mais aussi et surtout, il n'était pas facile à manipuler par les ouvriers.

La nouvelle ligne comporte de nombreux ouvrages d'art dont un pont métallique de 54 m d'une seule portée sur la rivière Anié. Contrairement à la période allemande, la construction de cette voie a donné lieu à l'usage d'engins mécaniques tels que pelles, drag-lines, tracteurs, voies Decauville, concasseurs...¹ à tel point que le personnel employé n'était évalué qu'à 1 800 unités (Péchoux, 1939 : 158).

On incrimine assez exagérément l'intervention de la crise comme étant la principale cause de l'arrêt des travaux. Cependant, des enquêtes ont révélé une mauvaise gestion dans l'exécution des travaux. D'autre part, eu égard à la capacité financière de la colonie, Robert de Guise, n'avait pas prévu des ressources nouvelles pour permettre au budget du territoire de faire face aux besoins supplémentaires des travaux ce qui occasionna une crise de financement (Gayibor, 1997b : 142). Même si la soudure économique née de la crise doit intervenir au rang des causes de l'arrêt des travaux, ce serait dans une mesure relative.

D'aucuns pensent également que les autres projets de construction de chemin de fer abandonnés, notamment Aného-Mono dahoméen, la ligne du cacao (devant relier la région de Klouto à celle productrice de cacao en Gold Coast), Tsévié-Tokpli (ou la ligne du palmier à huile) et la ligne Notsè-Tététo sont forcément imputables aux effets de la crise. Tel n'est pas la réalité des choses. Plusieurs raisons nous permettent de l'affirmer.

En effet, les deux premiers projets étaient conçus pour des raisons stratégiques. Le premier pour parvenir à terme à une fusion politique entre de Dahomey et le Togo, le second, pour tenter la réunification des deux Togo. L'abandon de ces deux projets fut plutôt tributaire de l'irréalisme des raisons qui sous-tendaient leur conception. S'agissant du chemin de fer du palmier à huile, son abandon prononcé d'ailleurs dès 1926, est dû au fait qu'on lui préférait une route devant drainer jusqu'à la gare d'Agbélouvé, les produits des régions éloignées du rail. Seul, le projet Notsè-Tététo, conçu en pleine période de crise et abandonné *sine die* pourrait s'expliquer par les effets de la crise. Là encore, l'administration ne s'est pas officiellement prononcée sur les vraies raisons ayant motivé son abandon. En remplacement de ce projet, on mit en chantier la route Notsè-Tado.

En définitive, sur une prévision de 110 millions de francs courants destinés à construire 200 km environ de voies, seuls 112 km furent réalisés, soit environ 55 % du projet. Le prix de revient sans surprise donne 983 000 F/km au lieu de 579 000 F avec une vitesse moyenne

¹ Pour connaître la liste complète du matériel utilisé pour la construction de cette voie, lire N. Ali, op. cit, 1998, pp. 90-91.

annuelle de 22 à 23 km¹. C'était très coûteux. En réalité, mise à part la question de la mauvaise gestion ci-dessus évoquée, il faut reconnaître une chose : le coût élevé de cette voie provient essentiellement de l'utilisation du machinisme moderne et délicat, confié à un personnel insuffisamment familiarisé avec son fonctionnement. Toutefois, « *bien qu'elle ait constitué une expérience onéreuse, l'utilisation de machines dans les travaux publics a eu en contre partie pour avantage de limiter les pertes en vies humaines* » (Tsewu, 1979 : 38).

Lorsqu'en 1936 le gouverneur Lucien Montagné arrivait au Togo en remplacement de Robert de Guise, il entreprit de relancer le projet de prolongement du chemin de fer vers le nord. Dans un discours prononcé à la session du conseil économique et financier en 1938², il projetait, en dehors du prolongement de la ligne du centre, des travaux de renouvellement pour le chemin de fer et le wharf, réalisables en 4 ans pour la première tranche, et en 15 ans pour la deuxième. Selon lui, ces travaux, évalués à 15 millions de francs courants, seraient exclusivement payés par le bénéfice d'exploitation³.

Le projet Montagné bénéficia de l'accord de principe du Ministère des colonies. Cependant, la seconde guerre mondiale se pointant déjà à l'horizon, il n'eût ni le temps, ni les moyens pour le réaliser. Après la guerre, son successeur le gouverneur Cédille ayant tiré des leçons du passé, ressuscita le projet mais, cette fois avec une nouvelle orientation : la substitution de la voie ferrée par la route, à cause de son impossibilité à s'adapter aux nouvelles conditions d'exploitation. Nous le verrons dans les prochains chapitres.

En somme, malgré les efforts des uns et des autres, le nord pour lequel le rail central avait été conçu et dont la réalisation commença avec les Allemands, ne le verra pas avec les Français non plus. Et pourtant, ses ressortissants furent les plus nombreux à se rendre sur les chantiers pour la mise en place de l'outillage économique dont se servit l'administration pour mettre en valeur le territoire.

3. Des milliers de Togolais ont vendu leur force de travail...

La mise en place de l'outillage économique a vu la participation active des Togolais, soit par le jeu des impôts, soit par la présence effective sur les chantiers. De façon générale, les Togolais avaient été soumis à deux types d'impôts : l'impôt personnel, et la taxe d'assistance

¹ ANSOM, affaire politique, Togo, 621/5, mission d'inspection Cazaux, rapport n° 62, Lomé 15/6/1933, pp. 80-81, cité par K. Barandao 1987 : 386.

² Rapport annuel de la France à la SDN, discours de M. le gouverneur Montagné à la session du conseil économique et financier, 1938, pp. 135-155.

³ JOT, n° 351, 1938, p. 47.

médicale. A ces impôts, s'ajoutèrent d'autres types de taxes à savoir, taxe d'émigration, taxe de circulation, patentes et licences etc. Ces deux types d'impôt étaient perçus dans presque tous les cercles par les chefs de police affectés auprès des chefs de canton (Barandao, 1987 ; Ali, 1997).

Selon un rapport de 1930¹, la majeure partie des recettes directes du territoire provenait des contribuables, surtout les plus démunis², représentant 98,5 % de l'ensemble des contribuables. Ces ressources, quand bien même importantes, se révélèrent insuffisantes aux yeux du colonisateur pour atteindre son objectif. Dans ces conditions, elle n'hésita pas à instituer un régime de travail, en réalité forcé, mais dissimulé, par commodité et compte tenu de certaines réalités³, sous des expressions comme "travaux d'utilité publique" ou "travaux d'intérêt local" (Assima-Kpatcha, 2004 : 103).

Le régime de la prestation remonte à 1900 sous les Allemands. Remise en vigueur dès le 25 octobre 1915, elle fut réorganisée le 3 juillet 1922⁴, puis en janvier 1934⁵. Ce régime affecte à tout contribuable, quatre jours dans l'année pour l'entretien et à la construction des routes, des pistes télégraphiques, bref pour l'exécution des travaux dits "d'utilité publique" dans son cercle⁶. L'application de cet arrêté donna très vite lieu à des abus⁷ au niveau des différents cercles où les prestataires étaient à la fois utilisés pour le portage et sur les chantiers, en contradiction de la réglementation officielle en vigueur.

Il y avait la possibilité de racheter la prestation. Cependant, alors que les populations côtières et celles du sud-ouest n'éprouvaient relativement pas de difficultés à verser à l'administration l'équivalent en argent du nombre de jour à effectuer sur les chantiers, les populations du nord, par contre, plus pauvres, n'avaient pas d'autres alternatives que de vendre leur force physique sur les chantiers. Ils étaient donc de loin les plus nombreux sur les

¹ Rapport annuel de la France à la SDN, 1930, p. 62.

² Selon le même rapport annuel (op. cit), la part des contributions de la population démunie dans les recettes directe s'élevait à 86 % de l'ensemble des impôts directs perçus.

³ L'expression "travail forcé" était choquante pour l'opinion publique française. Aussi, l'article 4 du mandat interdisait-il au mandataire, tout travail forcé ou obligatoire, exception faite aux travaux et services publics essentiels équitablement rémunérés. Voilà pourquoi bien qu'on eût recouru largement à l'usage du travail forcé, on nia cependant son existence. Cette dénégation de la pratique du travail forcé est très récurrente et frappante dans les rapports des commandants de cercle à leurs supérieurs hiérarchiques de 1925 à 1929. Pour plus de précision, se référer à ANT-Lomé, 2APA, les rapports annuels de 1925 à 1929.

⁴ ANT-Lomé, 1L, archives de la direction de la main d'œuvre, dossier 1.

⁵ JOT n° 245, 16 janvier 1934, p. 64.

⁶ ANSOM, mission Picanon, rapport n° 94, p. 10, cité par Barandao, op. cit., p. 244.

⁷ Se référer au rapport annuel de la France à la SDN, 1923, p. 33, pour avoir une idée sur les différentes sortes d'abus auxquels donnait lieu ce régime de prestation dans les différents cercles.

chantiers. À titre d'exemple, sur une population prestataire totale de 23 336 dénombrée au Togo en 1925, plus de 98 % provenaient des cercles du nord (Sokodé et Mango)¹.

Jusqu'en 1926, le régime de prestation avait servi à construire des routes dans les différents cercles mais à partir de l'année suivante, tous les prestataires étaient contraints au rachat. Pour pouvoir se conformer à cette exigence, plusieurs ressortissants des régions pauvres du nord émigrèrent vers le sud à la recherche d'un travail salarié. Nous le verrons sous peu.

En dehors du régime de prestation, l'administration institua un type de travail salarié consistant à recruter des travailleurs sur contrat et à les utiliser sur les chantiers comme agents de débroussaillage, de dessouchage, de terrassement, de remblais etc. Ces travailleurs contractuels, exclusivement originaires du cercle de Sokodé, se chiffrent, de 1925 à 1928 à 520. Il arrivait que des difficultés financières ne permettent pas de recruter des travailleurs salariés. Dans ce cas, on recourait à la main d'œuvre carcérale. Celle-ci s'élevait à 310 en 1923, 257 en 1924, 269 en 1925, 341 en 1926, et 378 en 1927 (Péchoux, 1939 : 134-135)².

Parallèlement à ces catégories de main d'œuvre, l'administration, par le jeu des allocations forfaitaires octroyées aux chefs locaux, amenait ces derniers à fournir des travailleurs dits volontaires pour la réalisation des routes. Institué en 1923³, ce procédé servit à construire, en 1924, la route Sokodé-Lama-Kara⁴.

De façon générale, « *les routes furent en grande partie et dans la plupart des cas construites sans aucune rémunération, étant donné qu'elles étaient comprises dans les travaux dits d'utilité publique* » (Barandao, 1987 : 252).

Aux chemins de fer, la situation fut, à quelques différences près, similaire. En effet, dans le cadre de la construction du chemin de fer du centre, l'administration eut recours à la main d'œuvre autochtone. Celle-ci fut recrutée, au début, conformément au régime du travail fixé par le décret du 29 décembre 1922 signé à Genève. Le souci de réglementer le travail libre et de libéraliser le travail forcé⁵ conduisit la puissance administrante à mettre en place différentes structures : conseil d'arbitrage aux chefs-lieux de Lomé, Aného, Klouto, Atakpamé

¹ ANT-Lomé, 1L, archives de la direction de la main d'œuvre, dossier 1.

² Selon E. Assima-Kpatcha (2004 : 111-112) l'administration, minorant le plus souvent les effectifs carcéraux, il convient d'estimer à quelques milliers d'individus, la main d'œuvre carcérale employée annuellement pour diverses corvées.

³ JOT, n° 39, 1^{er} décembre 1923, p. 390.

⁴ Rapport annuel de la France à la SDN, 1925, p. 10.

⁵ Rapport annuel de la France à la SDN, 1926, p. 45.

et Sokodé en 1923, Bureau du travail et la fonction d'inspecteur de la main d'œuvre installée dans la région devant abriter le chemin de fer central, en novembre 1929¹, etc.

Selon un rapport de 1929 se référant à la réglementation ci-dessus, l'administration s'engagea à fournir au service des travaux neufs (service ayant en charge le prolongement du chemin de fer central) deux types de main d'œuvre nécessaire à la réalisation des travaux. D'un côté, il y avait la main-d'œuvre libre. Les travailleurs de cette catégorie percevaient un salaire journalier (irrégulier par moment) variant de 6 à 27 francs selon la qualification des uns et des autres. De l'autre côté, on avait la main-d'œuvre réquisitionnée². Celle-ci percevait un forfait journalier de 2,150 francs plus une prime mensuelle de 25 francs (Simtokena, 1997 : 34).

Les manœuvres libres provenaient essentiellement des régions méridionales (Lomé et Atakpamé notamment) en plus de quelques anciens contractuels kabiyè et nawdéba qui venaient souvent à pied sur les chantiers pour se faire enrôler. De 1 029 en 1929, leur nombre passa à 600 en 1930 pour remonter à 1 404 en 1931. Les travailleurs du sud étaient pour la plupart des ouvriers spécialisés (Simtokena, 1997 : 33).

Les manœuvres réquisitionnés, de loin plus nombreux (55% en 1929, 74% en 1930, 51% en 1931) étaient constitués en majorité de Kabiyè et Nawdeba bref, de l'ensemble des populations du nord Togo, cette généralisation à cause de l'ambiguïté que revêtait "Kabiyè-Losso" pendant la période coloniale (Kakou, 2007). Cette participation active des populations du nord Togo fut d'ailleurs confirmée par un rapport de 1925 :

« (...) En résumé, en ne faisant participer aux travaux de la voie comme manœuvres réquisitionnés que les deux cercles de Mango et Sokodé où commencent les cultures des produits d'exportation et où se trouve la meilleure main d'œuvre, nous pouvons, en laissant la plus grande marge pour les cultures vivrières et les travaux de toutes sortes entrepris par les particuliers ou l'administration locale dans les différentes parties du territoire, compter d'une façon certaine sur 18 000 travailleurs pour les travaux neufs de la voie ferrée »³.

Ces travailleurs réquisitionnés étaient recrutés dans des conditions que nous décrit un rapport de 1930 :

« Un roulement est établi dans les cantons. Le chef de subdivision de Lama-Kara, saisi d'une demande de main-d'œuvre, s'adresse au chef de canton dont le tour est venu de fournir

¹ JOT du 30 septembre 1929, p. 617.

² ANT-Lomé, 3G15, rapport n° 1171, 1929, p. 78.

³ ANT-Lomé, 3G2, correspondance du commissaire de la république au Togo au sujet du prolongement du central togolais, 1925.

des manœuvres. Le chef de canton réunit les chefs de quartiers et les chefs de familles et palabre. Il leur explique que l'administration a entrepris de prolonger la voie ferrée à Sokodé et quels avantages les indigènes du Nord doivent en tirer. Que les cabrais en particulier pourront acheter à meilleur compte les marchandises de première nécessité et vendre le kapok beaucoup plus cher du fait que le transport par chemin de fer est plus économique que le transport par camion. Il leur fait les conditions du contrat à intervenir, la durée de l'engagement, le travail à effectuer, les salaires, la nourriture, le logement, les soins médicaux... Il fixe le nombre de travailleurs qui doit être fourni, ce nombre est toujours supérieur à celui demandé par le directeur des travaux neufs, car il faut tenir compte de ce que la visite médicale élimine toujours les hommes malades ou inaptes...». Plus loin, le même rapport précise : « Rentré dans sa soukala, le chef de famille réunit les hommes de la collectivité : frères, fils, neveux. Il leur répète les paroles du chef de canton et leur dit que la famille doit fournir tant de manœuvres : trois par exemple. Ces trois hommes sont désignés par l'Assemblée familiale, en plein accord... »¹.

Ce rapport, on ne peut plus clair, montre le rôle joué par les chefs locaux dans le recrutement de la main-d'œuvre réquisitionnée.

En règle générale, les manœuvres travaillaient dans des conditions assez difficiles, alliant insuffisance de nourriture et conditions sanitaires déplorables². Les vivres destinés aux travailleurs étaient acheminés par des porteurs sur une distance d'environ 100 km³. Peu de gens étant enrôlés pour cette corvée, voilà pourquoi les nourritures manquaient sur les chantiers. Dans ces conditions, certains manœuvres désertaient les chantiers. À titre illustratif, un rapport de 1927 note que pour la construction de la route de Dayes en 1927, sur un contingent de 40 Kabiyè enrôlés au chef-lieu du cercle de Sokodé, seuls 19 hommes arrivèrent sur les chantiers. Trois jours plus tard, 9 sur les 19 prirent la fuite et les recherches engagées pour les retrouver furent vaines⁴. Même son de cloche dans un rapport du 2 septembre 1931. Il précise :

¹ ANT-Lomé, 1L, rapport n° 20, inspecteur de la main d'œuvre à M. le gouverneur colonial a/s de la tournée pour le recrutement de la main d'œuvre, Lomé, le 28 avril 1930, pp. 1-2.

² Certes il fut créé, pour les travailleurs des chantiers de chemin de fer et de routes, un service sanitaire comprenant un dispensaire central à Agbonou et un dispensaire de campagne à proximité des chantiers. En dépit de ces réalisations, on assistait à des décès sur les chantiers dus à la diarrhée provoquée par l'excès de consommation du gari. C'est ce que signale un rapport du 2 septembre 1931 : « les indigènes amateurs de mil et d'ignames prétendent que le gari provoque chez eux des troubles intestinaux ». Cf. ANT-Lomé, dossier 3G12, septembre 1931.

³ ANT-Lomé, 1G, rapport n°67, commandant de cercle Mango/Min. Rép. a/s travailleurs employés à la construction du futur pont de l'Oti-Mango, 23/02/1931, p. 1.

⁴ ANT-Lomé, Lettre n° 125 du commandant de cercle de Klouto au gouverneur des colonies, commissaire de la république au Togo a/s travailleurs cabrais de la route de Dayes-Apéyéomé, Klouto, le 31 janvier 1927.

« Les travailleurs du central togolais s'évadent et se réfugient dans le cercle voisin de Kpalimé ou prennent le chemin de la Gold Coast à cause de la qualité et la composition de la nourriture et des retenues effectuées sur leur salaire ou des punitions infligées sous des prétextes divers... »¹.

Dans toutes les colonies françaises, des mesures étaient certes prises contre la désertion des travailleurs. Pour preuve, voici un extrait de législation du gouverneur de l'AOF cité par Cooper (2004 : 130) : « En aucun cas, la désertion des manœuvres ne peut être tolérée. Les recrutés doivent savoir : 1) qu'ils seront recherchés et poursuivis devant les tribunaux, et 2) que leur famille sera contrainte de fournir un remplaçant, et de payer les frais de sa mise en route ». De notre point de vue, cette législation ne fut pas réellement appliquée, du moins au Togo. Sinon, cela aurait dissuadé les nombreux candidats à la désertion dont N. Ali a longuement parlé dans son ouvrage². D'ailleurs, cette observation de P. P. Rey (1987 : 186) justifie notre position : « Contre les différentes formes de refus du recrutement, révoltes ou fuites, l'administration n'eut pas recours, comme au Congo, à de véritables chasses à l'homme ».

C'est donc avec justesse que Coquery-Vidrovitch (1987 : 390) déclarait, au sujet de l'entre-deux-guerres et le régime de prestation auquel il donna lieu que :

« Cette période, encadrée par deux phases difficiles et marquée par une exploitation croissante des travailleurs (la première guerre mondiale de 1914 et la grande dépression) fut rude pour les Africains. En ce temps de "mise en valeur" coloniale, les hommes n'intéressaient le colonisateur que dans la mesure où ils représentaient une marchandise ou un outil de production. C'est pour en assurer l'efficacité que furent d'ailleurs prises les premières mesures de protection du travail ; mais le niveau de vie restait précaire et soumis au moindre déséquilibre. Il s'effondra lors de la crise (...). Bien que le travail forcé fût partout officiellement récusé, la pénurie de main d'œuvre encouragea la coercition, directe ou imposée par le biais de l'impôt, dont il fallait bien acquitter le montant ».

Au-delà de ces exactions, en association avec la route, le réseau ferroviaire joua un grand rôle dans la mobilité des Togolais et de leurs biens surtout dans la période de l'entre-deux-guerres.

¹ ANT-Lomé, 3G12, construction de la voie ferrée Agbonou-Blitta. Correspondances, arrêtés, rapports sur la situation des travaux (1929-1931), septembre 1931.

² Lire avec intérêt N. Ali, *Histoire des travailleurs manœuvres et soldats du Nord-Togo au temps colonial : 1884-1960*, Lomé, Presses de l'UB, 1997.

III. LA MOBILITÉ AU TOGO FRANÇAIS JUSQU'À LA VEILLE DE LA PÉRIODE TUTÉLAIRE (1920-1945)

« Il serait injuste de dire que les migrations qui se sont produites en Afrique sous administration coloniale se réduisent toutes à des mouvements de populations dirigés avec autoritarisme pour l'accomplissement d'objectifs étrangers à l'intérêt des colonisés. En créant de nombreuses voies de communication, en assurant une plus grande sécurité, et en développant l'exploitation des richesses locales, les administrations coloniales ont contribué à créer les conditions facilitant les migrations spontanées des populations et à offrir à celles-ci de plus grandes possibilités de mouvement » écrivait Jacques Barou (2000 : 56-57).

À travers cette déclaration, on ne peut plus cacher, il ressort que pendant la période coloniale, il existait deux types de mouvement des populations. D'un côté on a la catégorie des populations qui, pour une raison quelconque, décident de se déplacer ou de migrer vers d'autres horizons. De l'autre, il existe un autre groupe de gens qui ont été amenés par l'administration à quitter leur site originel, de façon dirigiste, pour des raisons purement coloniales et en général temporairement. Ce constat, bien que réel et d'une grande ampleur en AEF comme l'a d'ailleurs montré l'auteur dans son article, ne s'est pas limité à cette aire géographique. Plusieurs sinon presque toutes les colonies ont connu ces deux types de mouvement des populations.

Au Togo sous mandat français, la mise en place des infrastructures de transport et l'introduction des moyens de transport y relatifs a contribué à "réduire les distances et à élargir les horizons potentiels de ceux pour qui le voyage constituait une tradition" (Barou, 2000 : 57), ou ceux pour qui les exigences professionnelles constituaient une raison de mobilité. Au même moment, pour des raisons de mise en valeur, l'administration organisa le déplacement massif des populations du Togo septentrional vers des terres dites vides d'hommes du centre Togo. Ces deux types de mouvements ont été déterminants dans l'occupation relativement récente du territoire togolais.

Dans cette section, nous essayerons donc d'analyser ces différents mouvements pendant la période concernée afin de pouvoir mesurer leur impact sur les Togolais. Toutefois, pour une bonne analyse, il n'est pas inutile de présenter quelques données démographiques afférentes à la population togolaise dans l'entre-deux-guerres.

1. Connaître l'effectif de la population mobile

S'il est une chose au Togo sur laquelle l'on pourrait se prononcer avec la plus grande marge d'erreur possible pendant l'entre-deux-guerres (ce d'ailleurs jusqu'en 1958, date du premier recensement plus ou moins crédible), c'est bien le nombre exact de la population. D'ailleurs, l'administration elle-même en était bien consciente. Elle déclarait :

« Nos connaissances en démographie ouest africaine sont encore sommaires, tant en raison de l'absence d'identification systématique des individus que de l'importance des migrations de plus ou moins longue durée. Ce dernier phénomène est une des principales causes d'erreur des "recensements administratifs" effectués jusqu'ici, qui s'efforçaient d'établir la population de jure, de définition toujours incertaine. Par ailleurs, ces recensements n'étant pas arrêtés à [la] même date sur l'ensemble du territoire, la totalisation de leurs résultats partiels était affectée par tous les mouvements de population intervenus durant la durée des opérations de recensement... »¹.

En fait, au départ, l'évaluation de la population coloniale se faisait lors des tournées. Celles-ci étaient souvent l'œuvre du personnel administratif des colonies françaises voisines en visite au Togo pour des raisons sanitaires. Ils établissaient, de façon inopinée, un calendrier de tournée dans les villages de l'arrière-pays notamment ceux réputés fortement trypanosomés de la région de Lama-Kara. C'est dans ce cadre que fut signé, en 1926, un arrêté instituant un "bureau démographique" à la tête duquel se trouvait un médecin ayant pour tâche de contrôler les mouvements de population². Limité au départ au pays kabiyè, ce procédé, accompagné par la suite d'un recensement nominatif, fut étendu à l'ensemble du territoire. Peu à peu, on institua des "matrices de recensement". Celles-ci renseignaient sur les noms, prénom, affiliation, date et lieu de naissance, race, langue, religion, etc. Au sud, ces informations pouvaient faire l'objet de vérification par les livrets de baptême, tandis qu'au nord, le contrôle se faisait par "la fiche de Soukala"³ (Cornevin, 1969 : 272). Ainsi, la coordination entre l'administration et le service de santé permettait de dénombrer la population à intervalle de deux ans en moyenne.

Parallèlement à ce procédé, l'administration demandait aux commandants de cercles de lui fournir le nombre exact de leurs administrés. Ces commandants de cercle, n'ayant à leur

¹ BECEAO, *Togo, faits et chiffres*, Paris, éditions Servant Cruzot, 1960, p. 25.

² Rapport annuel de la France à la SDN, 1926, p. 70.

³ Par fiche de soukala, on entend une fiche spécialement conçue et tenue à jour lors du "recensement", sur laquelle étaient mentionnées des renseignements relatifs à la composition de la famille et son évolution. Gardées par le chef de soukala, ces fiches permettaient de suivre avec précision les mouvements de population (Cornevin, 1969 : 273).

disposition aucune méthode rigoureuse de comptage, se livraient à des estimations en se basant sur le nombre de contribuables. Du coup, dans les cercles, le dénombrement, pour les populations, est synonyme de nouvelles impositions ou de réquisitions pour les travaux forcés.

Ces méthodes très aléatoires ne permettaient guère d'avoir des données fiables. L'administration elle-même en était consciente : "*Les évaluations de la population togolaise dont on dispose sont (...) entachées d'erreurs appréciables*"¹.

En clair, en dépit donc de ces comptages et estimations faites au sujet de cette population, il était difficile de donner, avec précision, l'effectif exact des Togolais pendant cette période. Ainsi, des imprécisions transparaissaient dans les données relatives au nombre des habitants aussi bien au niveau des circonscriptions qu'à celui du territoire dans son ensemble. À titre illustratif, les "recensements" de 1917 donnaient au cercle de Sokodé un effectif de 210 145 habitants, alors que les estimations préalables lui en attribuaient 350 000. Faute de certitude, il fut convenu, de façon aléatoire, de fixer l'effectif dudit cercle à 250 000 âmes (Sicre, 1918 : 1). De même, en 1924, on estimait la population totale du Togo à 759 000 habitants² alors que selon la démographe T. Locoh (1984 : 2), en 1930, le Togo n'abritait que 725 000 âmes.

De toute façon, en dépit de ces imprécisions, on peut se faire une idée sur la population togolaise en recourant aux rapports annuels adressés par la France à la SDN. Selon ces rapports, la population togolaise, estimée à 727 741 âmes en 1922, passa à 780 170 à la veille de la seconde guerre mondiale pour atteindre 899 614 âmes six ans plus tard. Ce nombre ne passera à 1 092 889 qu'en 1957.

Lorsqu'on se réfère aux données complètes sur les années (voir Locoh, 1982), on s'aperçoit qu'il existe des périodes de forte croissance démographique (notamment entre 1922-1923 ; 1930-1931 où on enregistre globalement plus de 3 % de croissance) s'alternant avec des périodes de chute brutale avec taux négatif (1923-1924 ; 1929- 1930 par exemple).

Ces fortes fluctuations, même si l'administration les explique par l'émigration des Togolais vers les colonies voisines, « confortent surtout l'idée de la grande incertitude des données démographiques de l'époque coloniale, au Togo comme partout ailleurs en Afrique » (Nyassogbo, 2005 : 499). Nonobstant les lacunes ci-dessus mentionnées, on peut tenter de

¹ BECEAO, *Togo, faits et chiffres*, op. cit., p. 25.

² Commissariat de la République française au Togo, 1924, pp. 32-35.

classifier dans la longue durée, en prenant pour cadre l'Afrique noire, les tendances démographiques du Togo.

En effet, des études récentes ont montré que l'évolution démographique en Afrique noire s'est faite en trois grandes phases, à savoir, la période précoloniale (1850-1880), la 1^{ère} phase de la colonisation (1890-1920) et la période d'après 1920.

La période précoloniale fut caractérisée par une propension générale à l'évolution numérique de la population, contrariée par des famines intempestives et des épidémies. La période allant de 1890 à 1920 fut celle d'une régression démographique due, moins aux guerres de conquête coloniales, qu'à la diffusion incontrôlable des grandes endémies. En revanche, à partir de 1920, des mesures sanitaires furent prises. En conséquence, on assista, dans un premier temps, à un redressement, suivi d'une explosion démographique au lendemain de la seconde guerre mondiale¹ (Coquery-Vidrovitch, 2003 : 561-565 ; Assima-Kpatcha, 2004 : 65)². Le point de vue de Simon-Pierre Ekanza (1997 : 985-986), paraît plus globalisant. Pour lui en effet, les tendances démographiques en AOF pendant la période coloniale sont à appréhender à deux niveaux. Le premier, allant de 1880 à 1930 qu'il qualifie de "recul démographique" et le second, allant de 1930 à 1950, caractérisé par la "reprise démographique".

Cette approche semble relativement mieux illustrer le cas du Togo car, à en croire Gabriel Nyassogbo (2005 : 499), deux principales périodes sont à considérer quant aux tendances démographiques de la population togolaise pendant la colonisation. La première, 1922-1937, caractérisée par de fortes fluctuations connut une stagnation. La seconde, 1937-1957 connut une évolution relativement rapide. Les facteurs explicatifs de ces variations sont ceux déjà évoqués.

Cette population togolaise très fluctuante en données chiffrées était, selon Gayibor (1997a : 167), inégalement répartie en zones de fortes densités (pays moba-gourma, pays

¹ Il faut cependant souligner que cette période d'explosion démographique fut de même influencée par des maladies épidémiques (varioles, choléra, peste, grippe espagnole) de même que des maladies endémiques (paludisme, maladie du sommeil, maladies vénériennes...) (Alonou, 1994 ; Coquery-Vidrovitch, 1988 : 51-66 ; 1985, rééd. 1992 : 46-64).

² Pour d'amples informations, lire Simon-Pierre Ekanza, "Tendances démographiques et transformations de la société en AOF", in C. Becker, S. M'baye et I. Thioub (éd.), *AOF : réalités et héritages (sociétés ouest-africaines et ordre colonial, 1895-1960)*, Dakar, Direction des Archives du Sénégal, 1997, pp. 984-994.

kabiyè-nawdem, pays ouatchi) et en zones quasi vides d'hommes (entre Sokodé et Atakpamé). C'est au nom de cette inégale répartition que fut entreprise, comme nous le verrons, l'opération "colonisation des terres neuves" du centre et du moyen Togo.

De toute manière, quel que fût le nombre réel d'habitants que le pays comptait en ce moment, cette population représentait une main d'œuvre suffisante qui, après avoir contribué à la mise en valeur, recourut, pour nombre d'entre elle, à l'usage quand bien même limité et pour diverses raisons, des moyens modernes de transport disponibles.

2. Une utilisation dense mais limitée des infrastructures de transport mises en place : la "mobilité ordinaire" ou "spontanée"

La construction des voies de communication rythmait avec l'introduction de moyens modernes de transport : le train et l'automobile. Ceux-ci ont eu un relatif écho favorable auprès des Togolais. Ainsi, fonctionnaires, commerçants, particuliers y recoururent pour des raisons aussi diverses que variées, souvent avec une préférence manifeste pour tel ou tel autre moyen de transport. Cependant, à travers le "jeu des mesures", l'administration aura joué le rôle de régulateur de la circulation des personnes et des biens à l'échelle du territoire.

2.1. Des dispositions officielles pour réguler la mobilité : des mesures aux résultats

Les mesures adoptées concernaient aussi bien le secteur ferroviaire que le secteur routier

2.1.1. La situation du chemin de fer

Lorsque l'administration française décida de prolonger le chemin de fer Lomé-Atakpamé sur le nord, trois lignes étaient déjà opérationnelles. Il s'agit, faut-il le rappeler encore, des lignes Lomé-Aného, Lomé-Kpalimé et Lomé-Atakpamé. Celles-ci bénéficièrent de nombreuses réparations de 1923 à 1925, mettant ainsi l'infrastructure dans des conditions relativement bonnes pour fournir un bon rendement. Aussi, le nombre du matériel roulant connut-il une évolution. Selon un rapport de 1925 le parc matériel roulant a évolué de 469 trains mixtes en 1923 à 489 dont 400 trains marchandises en 1925¹.

¹ Rapport annuel de la France à la SDN, 1925, p. 77.

Parallèlement, l'administration prit des mesures en vue de gratifier le personnel¹ du chemin de fer, les incitant ainsi à donner le meilleur d'eux-mêmes quant au rendement et à "la sauvegarde" du matériel roulant. C'est ainsi que furent instituées, en marge des salaires, des primes aux employés méritant. En 1926, un rapport en fit écho :

« [...] La prime de kilométrage, telle qu'elle avait été prévue au rapport de l'année dernière pour stimuler les mécaniciens et les chauffeurs à bien soigner leur locomotives a été instituée par un arrêté du 9 janvier 1926 accordant une prime supérieure de 30 % au personnel pilotant les locomotives de la série 100 (type Mikado) qui, tout en étant moins rapides que les autres, remorquent un tonnage beaucoup plus élevé. Il était donc équitable de mettre les choses au point et d'appliquer pour les mécaniciens et chauffeurs de ces locomotives à la formule ordinaire le coefficient indiqué ci-dessus. [...]. Toujours dans le but d'obtenir le meilleur rendement des ouvriers indigènes, tout en les obligeant à bien entretenir le matériel roulant et à veiller à sa bonne conservation, une prime de graissage a été instituée par décision du 26 avril 1926. Cette prime est fonction du parcours des trains, de leur catégorie et des résultats réalisés par la surveillance des graisseurs »².

Le personnel ainsi motivé, le matériel et l'infrastructure relativement rénovés, plus rien ne s'opposait à l'exploitation du chemin de fer. De façon générale, l'exploitation du réseau reposait sur deux types de trafic : le trafic-voyageurs et le trafic-marchandises.

- Le trafic-voyageurs

À sa genèse c'est-à-dire depuis que les premières lignes de chemin de fer ont été ouvertes à la circulation publique à l'époque allemande, le train était destiné uniquement à l'exportation des produits de traite vers la côte et des produits importés vers les marchés locaux. Mais très tôt, les Togolais en ont fait un moyen de transport de luxe. Cette situation ne changea guère pendant la période française. C'est ainsi que l'on assista, de 1924 à 1930, à une hausse sans précédent du nombre de voyageurs transportés. Malheureusement, la crise et ses effets ont conduit à un retournement de tendance pendant la période comprise entre 1931 et 1937.

Pendant cette dernière période, les populations furent contraintes de réduire leurs voyages et dans le cas d'extrême urgence, ils recouraient à la locomotion naturelle pour les

¹ Nous ne voulons pas traiter de l'organisation interne du service des chemins de fer et du wharf. Toutefois, il n'est pas inutile de donner la composition du personnel dudit service. En effet, en 1926, on y dénombrait 34 Européens et 1200 indigènes dont 119 agents inscrits au cadre régulier, 456 agents et 625 manœuvres libres ou liés par contrat.

² Rapport annuel de la France à la SDN, 1926, p. 76.

trajets les moins longs. Pendant cette période de récession, l'administration prit des mesures en vue d'inciter les populations à se déplacer. Des réductions exceptionnelles sur les tarifs normaux avaient été consenties, comme on le verra par la suite. De même, les voyageurs bénéficiaient de l'émission des billets aller-retour ou des billets collectifs à taux réduit. Le relèvement tarifaire de l'ordre de 20 % dicté par la hausse générale des prix n'intervint qu'en 1937-1938 (Péchoux, 1939 : 159). En dépit de cette horde de mesures, les soldes d'exploitation des différentes lignes ne s'étaient pas améliorées pendant cette période de crise.

Les hausses du trafic par contre, correspondaient à une période de relative aisance économique du territoire, caractérisée par la vente relativement bonne des produits agricoles. Ainsi les populations dégageaient des surplus monétaires. Avec ces surplus, ils arrivaient à s'acheter leur billet de voyage (Tsigbé, 2005).

Les chiffres d'affaires réalisés par chacune des trois principales lignes étaient fonction de la performance économique de la région desservie. C'est ainsi qu'en 1923 par exemple, la ligne d'Aného venait en tête du trafic-voyageurs avec 82 451 voyageurs, devant la ligne de Kpalimé (55 320) et celle d'Atakpamé (35 537). Jusqu'en 1938, l'intérêt pour la ligne d'Aného ne faisait qu'augmenter. On y mentionna une croissance exponentielle du trafic-voyageurs de l'ordre de 548 %¹.

Sans surprise, la suprématie de la ligne d'Aného était liée au fait qu'elle reliait les deux principaux centres économiques de la côte, Lomé et Aného. Ainsi, aux cadres de l'administration en permanente mobilité entre les deux villes, il faut ajouter les commerçants qui, à la recherche de gros chiffres d'affaires, faisaient le va-et-vient pour approvisionner Lomé, pour la plupart des temps, en produits vivriers à savoir le maïs, le manioc, le poisson fumé ou séché etc. Ces voyages d'affaires confortèrent le tonnage du trafic-marchandises.

- Le trafic-marchandises

« L'un des premiers axiomes développés aussi bien dans les avant-projets que dans les débats ultérieurs, affirmait : "créer un chemin de fer, c'est créer une nouvelle côte" donc étendre la diffusion des marchandises européennes et le drainage des produits d'exportation », écrivait le commandant Andry (1983 : 25) au sujet de la construction du chemin de fer Sénégal-Niger, montrant le rôle officiellement dévolu au chemin de fer dès sa mise en place par la puissance coloniale. Dans cette optique, le transport ferroviaire au Togo,

¹ Calcul réalisé à partir des données des rapports annuels de la France à la SDN, 1923-1938.

comme partout ailleurs dans les colonies s'est caractérisé par la suprématie du trafic-marchandises sur le trafic-voyageurs.

Considérées comme la voie royale d'évacuation des produits d'exportation vers le wharf, les différentes lignes étaient tellement sollicitées. Elles jouaient tout de même le rôle de transition entre la côte et l'intérieur du pays. Au cours de ce dernier trajet, le chemin de fer desservait les marchés locaux en produits manufacturés et en biens d'équipement en provenance de l'Europe, de l'Amérique et du Japon, favorisant ainsi les échanges entre les cercles du nord et ceux du sud.

Les ravitaillements portaient, à la montée sur le sel, les cotonnades, du tabac, du poisson sec ou fumé, tandis qu'à la descente, ils portaient sur le bétail, des produits vivriers et surtout des produits de l'artisanat local à l'instar des pagnes tissés. Pierre Alexandre estimait qu'en août et septembre 1924 seulement, le cercle de Sokodé avait exporté vers le sud Togo 2,4 tonnes de nattes, 2 tonnes de pagnes, 6,6 tonnes de poteries et noix de palme, 3 tonnes de savon indigène, 6,7 tonnes de mil et de piment etc. ce qui l'amène à dire que les échanges étaient non négligeables entre les deux régions reliées, du moins dans une certaine mesure, par le chemin de fer (cité par Barandao, 1987 : 317).

Ce trafic-marchandises connut tout comme le trafic-voyageurs, une conjoncture favorable s'alternant avec une conjoncture défavorable. Malgré la fluctuation que connaissaient les tarifs des marchandises dans leur ensemble, il existait pourtant certains produits d'exportation qui avaient des tarifs spéciaux quelle que fût la gare d'où ils furent transportés vers la côte. C'est ainsi qu'en 1928 par exemple, le prix de transport de la tonne de cacao d'une gare quelconque vers Lomé était de 259,20 F ; en 1929 ce prix fut porté à 300 F puis à 200 F en 1931¹ (Simtokena, 1997).

La chute du tarif des transports en 1931 pourrait être imputable à la crise et à la diminution tarifaire appliquée dans les colonies voisines. En effet, alors que le tarif d'une tonne de kapok d'Atakpamé à Lomé était fixé à 246, 85 F au début de la crise, ce même tarif était, sur une distance similaire, de 72,38 F en Côte d'Ivoire et de 77,92 F au Dahomey (Barandao, 1987 : 407).

De loin devant Aného et Atakpamé, la ligne de Kpalimé était la favorite dans le trafic-marchandises grâce à sa performance économique. Elle fut scindée en trois zones d'influence, eu égard aux produits transportés. En effet, la zone couverte par les 66 premiers kilomètres à partir de Lomé, fournissait à cette ligne les produits du palmier à huile. Plus loin, du 66^{ème} au km 90, c'était la zone de production par excellence des cultures vivrières. Celles-ci

¹ Nous reviendrons sur cette question des tarifs.

permettaient aux locomotives de transporter de quoi ravitailler Lomé et les centres urbains du sud en produit vivriers. Sur les trente derniers kilomètres, s'effectuait la collecte des produits de plantation notamment le café et le cacao. Ce dernier trafic était d'autant plus intense qu'on estimait en 1933, que la gare de Kpalimé chargeait 300 à 500 tonnes de marchandises par voyage venant d'Agou, tandis que 100 à 200 tonnes venaient de la région d'Akposso après avoir fait le détour par le Togo britannique.

Le tableau ci-dessous donne les détails du trafic depuis 1921, époque à laquelle le service des chemins de fer et du wharf fut confié à la France.

Tableau n° 4 : Résultats financiers de l'exploitation du chemin de fer du Togo (1921 – 1937)

Années	km de Voie (voies urbaines comprises)	RECETTES				Dépenses d'exploitation	Coefficient d'exploitation
		Voyageurs	Bagages	Marchandises	Totales		
1921	332	—	—	—	1.361.932 fr. 23	1.249.834 fr.	91,3%
1922	332	828.924 fr.	—	1.837.026 fr.	2.665.950 fr.	2.275.840 fr.	85%
1923	332	578.443 fr. 50	85.688 fr. 85	1.269.982 fr. 49	1.935.114 fr. 84	1.601.070 fr.	83,7%
1924	332	867.135 fr. 75	65.986 fr. 90	1.597.000 fr. 50	2.530.123 fr. 23	1.988.992 fr. 70	78,6%
1925	332	1.390.534 fr. 85	149.383 fr. 15	1.916.216 fr. 65	3.456.134 fr. 65	2.982.476 fr. 09	86%
1926	332	1.962.543 fr. 80	218.549 fr. 10	2.838.156 fr. 01	5.019.248 fr. 91	5.010.523 fr. 97	99%
1927	332	1.908.809 fr. 70	174.432 fr. 95	3.076.484 fr. 60	5.159.727 fr. 25	6.966.039 fr. 09	135%
1928	332	2.412.501 fr. 70	217.908 fr. 10	4.112.183 fr. 15	6.742.592 fr. 95	6.646.253 fr. 59	98,5%
1929	332	2.568.381 fr. 45	271.442 fr. 80	5.273.441 fr. 85	8.113.266 fr. 10	6.087.412 fr.	75,3%
1930	332	2.540.123 fr. 65	265.702 fr. 85	5.085.406 fr. 65	7.891.233 fr. 15	6.548.509 fr. 59	82,98%
1931	332	1.773.609 fr. 55	206.377 fr. 30	5.284.880 fr. 94	7.324.867 fr. 79	6.975.534 fr. 46	92,50%
1932	363	1.410.421 fr.	144.512 fr. 65	4.425.935 fr. 05	5.980.868 fr. 70	7.738.231 fr. 02	129,38%
1933	363	1.093.677 fr. 10	103.800 fr. 30	3.188.834 fr. 90	4.893.125 fr. 27	5.311.670 fr. 28	108,55%
1934	445	879.355 fr. 60	97.895 fr. 90	2.683.515 fr. 85	3.660.767 fr. 35	4.925.302 fr. 05	134,5%

1935	445	1.027.917 fr. 85	134.330 fr.75	2.566.997 fr. 30	3.829.245 fr. 90	4.163.057 fr. 95	108,7%
1936	447	1.477.065 fr.70	180.872 fr.70	3.493.871 fr.45	5.151.808 fr. 30	4.568.224 fr. 67	88,5%
1937	448	2.739.323 fr.70	297.701 fr.60	2.812.938 fr. 75	5.849.964 fr. 05	—	—

Source : L. Péchoux, 1939 : 162.

Une analyse minutieuse des coefficients d'exploitation du tableau, révèle que les années 1929 et 1930 furent les années les plus bénéfiques pour l'exploitation du chemin de fer. 2 025 854,10 F de bénéfice pour 1929, correspondant à 75,3 % de coefficient d'exploitation et 1 342 723,33F de bénéfice pour 1930, correspondant à 82,98 % de coefficient d'exploitation¹. Cette situation est due à plusieurs facteurs dont les plus significatifs furent l'augmentation du parc de traction et du matériel roulant de 1921 à 1937. De 11 locomotives au début de l'occupation française, on passa à 26 en 1937. Les wagons connurent la même évolution, de 201 en 1921, ils atteignent 441 en 1937. En général, l'augmentation des trains était liée aux besoins du commerce local. Par exemple, des trains spéciaux étaient mis en circulation pendant la période de campagne du cacao. Mais elle était également liée à la nécessité du prolongement du chemin de fer central d'Agbonou à Blitta, qui entraîna la mise en circulation sur cette ligne de deux trains quotidiens. L'année la plus déficitaire demeure 1927, avec une chute de 1 806 311,84 F correspondant à 135 % de coefficient d'exploitation.

Mises à part les deux années 1927 et 1929 représentant respectivement le minimum et le maximum, on note à travers les données du tableau, deux grandes phases de conjoncture. La première allant de 1924 à 1930, considérée comme la période de conjoncture favorable, a permis au service des CFT de conforter ses recettes en bénéficiant de la relative hausse du pouvoir d'achat des populations et de la mise en circulation de nouveaux trains.

En dépit de cette tendance générale à la hausse dont les excédents de recettes ont servi en majeure partie à éponger les dettes antérieures, les prévisions faites surtout pour le transport des bagages et des marchandises sont loin d'être réalisées : 60,4% pour les bagages et 73,1 % pour les marchandises (Goeh-Akué, 1992 : 243).

La deuxième phase allant de 1931 à 1937 est considérée comme la période de conjoncture défavorable. Pendant cette période, les manifestations de la crise économique et la politique de réduction des dépenses initiées à partir de 1934, n'étaient pas de moindres épreuves pour le chemin de fer du Togo. Les tendances sont plus nettes si l'on situe l'analyse

¹ Il est à noter que plus le coefficient d'exploitation est élevé, moins l'exploitation est bénéfique, alors que quand le coefficient est moins élevé, l'exploitation est plus rentable.

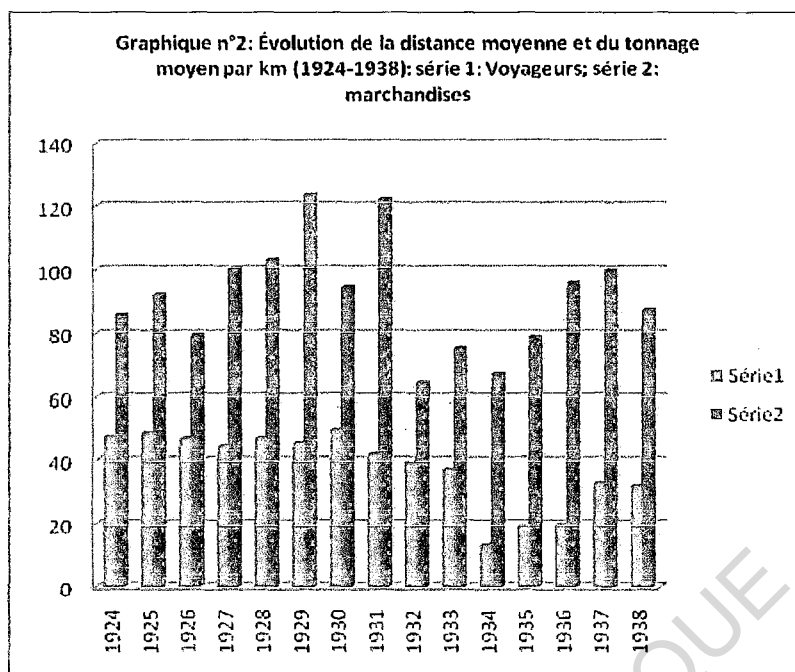
par rapport au nombre de marchandises transportées par tonne kilométrique. Le tableau ci-dessous en donne une image.

Tableau n° 5 : Le trafic du chemin de fer (1924-1938)

Années	Voyageurs			Marchandises		
	toutes distances	kilométrique	Distance moy. d'un trajet	Tonnage en milliers	tonne/km en milliers	Tonne moy/km
1924	205104	9808348	47,8	34030	2920118	85,8
1925	288243	14093126	48,8	36343	3348279	92,1
1926	294942	13895454	47,1	46301	3674135	79,4
1927	266277	11881240	44,6	43893	4410835	100,5
1928	276408	13032750	47,2	42030	4338410	103,2
1929	291080	13304501	45,7	53072	6567070	123,7
1930	299708	14914282	49,8	62084	5870802	94,6
1931	215305	9093924	42,2	51131	5254680	122,3
1932	163000	6446226	39,5	46000	2981634	64,8
1933	169000	6292748	37,2	36000	2716559	75,4
1934	439000	5827931	13,2	45000	3039423	67,5
1935	675881	13054327	19,3	47121	3721293	78,9
1936	1037174	20558124	19,8	70236	6739512	96
1937	1034000	34168136	33	64472	6438594	99,9
1938	1031524	33111991	32	74700	6535331	87,4

Source : Données rassemblées à partir des rapports annuels de la France à la SDN, 1924-1938.

Pour mieux appréhender les tendances, il convient de faire une représentation graphique à partir des données du tableau.



Une lecture attentive de ce graphique révèle que le tonnage des marchandises par kilomètre, supérieur au nombre de voyageurs par kilomètre connu, de façon générale une croissance jusqu'en 1931. En 1932, il connut une chute libre avant de remonter à partir de 1935. Les deux années de forte baisse furent 1932 (64,8) et 1934 (67,5). Les différents rapports précisaient que la chute était plus importante à la montée qu'à la descente. S'agissant des voyageurs, il apparaît sur le graphique que pendant trois années successives, les Togolais réduisirent considérablement leur voyage par train. Il s'agit de 1934 (avec 13,2 comme distance moyenne), 1935 (19,3) et 1936 (19,8).

Comparativement au tonnage moyen de marchandises transportées, on peut déduire que lorsqu'à partir de 1935, le territoire commençait à sortir peu à peu de la situation de crise, les Togolais, toujours hésitant, refusaient de voyager par train (parce que n'ayant pas les moyens) alors que le trafic-marchandises reprenait plus belle.

De toute manière, il faut reconnaître que les données ayant servi à la réalisation des deux derniers tableaux, ainsi qu'au graphique ci-dessus sont brutes et sont, pour ainsi dire, sujette à caution (surtout les données concernant la période faste), puisqu'on sait qu'à l'époque, le transport des matériaux pour le prolongement de la ligne du centre était à l'ordre du jour. Or justement ces transports administratifs par train, avaient été évalués en franc courant et ajoutés aux recettes du CFT. Malgré ces réalités, il est toutefois, établi que la voie royale d'évacuation des produits du crû vers le wharf demeura le chemin de fer.

L'accroissement des activités du chemin de fer entraîna l'évolution du trafic du wharf dont les taxes de wharfage des marchandises administratives auparavant exemptées, furent

perçues dès la mise en chantier du chemin de fer du nord Togo en 1929. Ainsi, contrairement au chemin de fer, le wharf présentait un résultat financier relativement intéressant. Ceci traduisait l'ouverture du Togo au commerce extérieur. Cette situation reluisante des comptes d'exploitation du wharf couvrait les déficits d'exploitation du chemin de fer.

Après la construction du nouveau wharf en 1928, les soldes d'exploitation de ce dernier, dont apparaissent quelques exemples dans le tableau ci-dessous, ont crû considérablement.

Tableau n° 6 : Trafic du wharf (1928-1930)

Années	Importation (t)	Exportation (t)	Totaux	Recettes globales en franc courant.
1928	24.475,950	19.834,179	44.310,129	2.052.306,95
1929	27.579,706	22.269,921	49.849,627	2.944.338,48
1930	31.983,226	23.293,522	55.276,748	3.572.091,00

Source : ANT-Lomé, 1 APA, Rapport annuel de la France à la SDN sur l'exploitation technique du CFT

La progression notoire du trafic observée à travers ce tableau (environ 15 % en 1929 et 25 % en 1930, comparativement à 1928), s'explique d'une part, par la performance du nouveau wharf et les améliorations tarifaires intervenues pendant cette période et d'autre part, par l'évolution du trafic du chemin de fer pendant ladite période. Elle est également due à une augmentation de 25% du nombre de navires de 1924 à 1937 (de 310 navires en 1924, on passa à 386 navires en 1937) (Barandao, 1987 : 409). Malheureusement, cette propension à la croissance constatée au wharf fut stoppée par la crise, surtout entre 1932-1934, période où le chemin de fer aussi avait atteint ses plus basses performances.

Comme on peut le constater, le chemin de fer a joué un grand rôle dans la mobilité des Togolais dans l'entre-deux-guerres. Toutefois, cette influence du rail ne dépassait pas Blitta, terminus "conjuncturel" du chemin de fer. Le reste du territoire non desservi par le rail devait l'être, non sans difficultés, par l'automobile.

2.1.2. La situation au niveau du transport automobile

La mobilité des Togolais par l'automobile fut gérée respectivement par le service des transports administratifs, la société des transports de l'Afrique occidentale (STAO) et des

sociétés de transport privées. Tous ces services se sont pratiquement succédés dans le temps étant taxés de manque de performance.

2.1.2.1. Le service des transports administratifs automobile

En prélude à la création d'un service de transport automobile administratif au Togo, Bonnecarrère prit soin d'organiser ce qu'il appela "le secteur du transport routier". En effet, dès le 28 février 1924, l'administration mit sur pied un cadre de conducteurs d'automobile¹. Ces agents furent placés sous l'autorité du responsable du garage du gouvernement ou des commandants de cercle et avaient pour attribution la conduite des automobiles administratives et leurs éventuelles réparations.

En vue de contrôler la circulation routière, il fut institué, par arrêté du 18 avril 1924², le cadre des surveillants de route au Togo. Ceux-ci, recrutés à l'issue d'un contrôle dont le test le plus important consistait à rédiger un rapport succinct sur l'état d'une route, avaient plusieurs attributions. Ils avaient sous leur responsabilité des équipes de manœuvres chargés de l'entretien journalier des routes. Aussi, dirigeaient-ils les travaux des prestataires. Mais la plus importante de leurs attributions consistait à signaler à leurs supérieurs hiérarchiques toute forme d'infraction afférente à la réglementation en vigueur au sujet de la circulation routière et de la protection de la voie publique. Ceci, pour limiter les éventuels dégâts relatifs à la mauvaise utilisation de la voie publique.

Deux ans plus tard, précisément en juin 1926, furent institués deux services au sein desquels les conducteurs d'automobiles devaient faire carrière. Il s'agit du garage central administratif et du service des transports administratifs³. Le premier avait pour rôle essentiel la formation des chauffeurs tandis que le second devait s'occuper du transport du personnel administratif. Afin d'éviter le désordre auquel pouvait donner lieu le transport du personnel administratif, l'administration fut amenée à prendre un train de mesures y relative.

En effet, considérant que plusieurs raisons (de service, congés, sociales, entre autres), pouvaient amener un fonctionnaire à se déplacer à l'échelle du territoire, l'administration jugea nécessaire de réglementer la mobilité de ses agents qu'ils soient Européens ou autochtones. C'est ainsi que le 6 juin 1924 le commissaire de la république édicta une circulaire dans

¹ JOT du 1^{er} mars 1924, arrêté n° 35 du 28 février 1924 instituant un cadre de conducteurs d'automobile au Togo. Par le même arrêté, fut créée une école de conducteurs d'automobile à Lomé, pp. 94-96.

² JOT du 1^{er} mai 1924, arrêté n° 79 du 18 avril 1924, cf. pp. 160-161.

³ Ces deux services furent institués par les arrêtés du 29 juin 1926. Cf. rapport annuel de la France à la SDN, 1926, pp. 185-186.

laquelle il attirait l'attention des fonctionnaires sur les demandes de congé, afin de mieux organiser leur transport, au cas où ils voudraient se rendre dans une autre région pour leur congé. Il déclarait :

« J'ai l'honneur de vous rappeler que les demandes de congé administratif doivent me parvenir au moins trois mois avant la date à laquelle le fonctionnaire ou l'agent désire quitter le Territoire. Cette prescription me paraissant avoir été perdue de vue depuis quelques temps. Je vous serai obligé de bien vouloir rappeler à vos collaborateurs la nécessité de ce préavis et vous y conformer vous-mêmes »¹.

Plus tard, le 16 février 1925 précisément, une autre circulaire signée du commissaire de la république faisait observer :

« Je rappelle qu'il est interdit aux fonctionnaires et agents de tous grades et de tous cadres de quitter le cercle où ils sont en service, autrement que sur un ordre de service. Les fonctionnaires et agents fatigués ou convalescents seront exceptionnellement autorisés, sur la proposition du Chef de Service de Santé à aller se reposer dans l'intérieur ; mais ils devront être placés dans la position régulière de permission »².

Malheureusement, ces recommandations ne furent que très peu suivies.

À l'avènement de la crise, plusieurs fonctionnaires quittaient régulièrement leurs postes pour se rendre à l'intérieur du territoire, pour des raisons que l'administration avouait méconnaître. Qui plus est, il arrivait même que certains quittassent le territoire pour se rendre dans une colonie voisine sans crier gare. Pour parer à ces désordres, Robert de Guise revint à la charge. Il édicta plusieurs circulaires dans ce sens. Mais nous ne citerons que celle datée du 5 octobre 1933 qui stipulait :

« Il m'a été donné de constater que certains fonctionnaires et agents, tant européens qu'indigènes quittaient sans autorisations, aux jours fériés, le cercle où ils sont en fonction. Cette pratique pouvant amener des perturbations dans le service, notamment au cas où un travail réclamerait une exécution urgente, il est désirable que votre personnel ne s'absente

¹ ANT-Lomé, 2APA Klouto, dossier 178, Circulaire n° 724 du Commissaire de la république à Messieurs les chefs de service et Commandants de cercle a/s des demandes de congés administratifs, Lomé, le 6 juin 1924.

² ANT-Lomé, 2APA Klouto, dossier 178, Circulaire n° 152 du Commissaire de la république à Messieurs les chefs de service et Commandants de cercle au sujet des déplacements du personnel, Lomé, le 16 février 1925.

qu'après avoir été dûment autorisé par vous. Vous voudrez bien inviter les agents placés sous vos ordres à se conformer à ces instructions »¹.

Peine perdue ! Puisque les rapports fourmillent à mentionner le peu de considération donnée à ces différentes circulaires par ceux-là même pour qui elles furent édictées. Ces déplacements anarchiques donnèrent lieu non seulement à un dysfonctionnement des services publics mais, ils furent également préjudiciables au service automobile du transport administratif.

Nous l'avons dit, c'est le 29 juin 1926 que l'administration porta officiellement le service du transport administratif sur les fonds baptismaux. Il avait pour mission d'assurer les transports administratifs aussi bien des voyageurs que des bagages et, accessoirement, les transports commerciaux, voire celui de simples particuliers.

Pour mener à bien cette mission, l'administration, par le même arrêté du 29 juin, réorganisa le réseau routier du nord. Deux itinéraires y furent alors tracés. Le premier, allant d'Atakpamé à Sokodé, le second, de Sokodé à Mango, passant par Lama-Kara. Ces axes devaient être gérés, le premier par l'administrateur commandant du cercle d'Atakpamé, assisté d'un personnel technique ; le second, par les commandants des cercles de Sokodé et de Mango, en assurant le contrôle dans leurs cercles respectifs.

Bien que le service n'ait fonctionné que pendant environ un an (car il fut supprimé par l'arrêté local du 20 juin 1927), il a joué un grand rôle dans le resserrement des liens entre les centres urbains du sud et ceux de la partie septentrionale du territoire.

Au 1^{er} semestre 1927, les automobiles du service des transports administratifs auraient transporté 541, 656 tonnes de marchandises (Simtokena, 1997 : 51). Pendant environ onze mois d'activités, le service aurait transporté, selon un rapport du 1^{er} mai 1927, 810 tonnes de marchandises et 1 532 voyageurs. Ces derniers étaient majoritairement composés du personnel au service de l'administration, notamment des maçons, surveillants de routes, surveillants auxiliaires des PTT, instituteurs, moniteurs d'école, aides-médecins, infirmiers, forgerons, etc. qui, pour raison de service devaient quitter le sud pour s'installer au nord (Assima-Kpacha, 2004 : 483).

¹ ANT-Lomé, 2APA Klouto, dossier 178, Circulaire n° 2083 du Commissaire de la république R. de Guise à Messieurs les chefs de service et Commandants de cercle, Monsieur l'administrateur-maire de la commune-mixte de Lomé au sujet des déplacements du personnel, Lomé, le 5 octobre 1933.

Sur le plan financier, les recettes dégagées par le service s'élevaient à 582 000 F alors que les dépenses ne s'élèveraient qu'à 478 000 F, donnant ainsi un bilan financier excédentaire de 104 000 F¹.

Ces résultats paraissent satisfaisants. Toutefois, on doit faire attention quant à la crédibilité de ces chiffres. En effet, à en croire le chef du secrétariat général dudit service :

« Il est difficile de donner un état exact et précis des dépenses qu'a entraîné le fonctionnement du service automobile administratif en 1927. Le rapport du commandant de cercle de l'époque ne tenant pas compte volontairement ou non des différents éléments, donna des chiffres invraisemblablement bas. De nombreuses réparations ont été effectuées au garage central, de nombreuses pièces ont été envoyées ou placées sur les voitures de ce service alors que le garage supportait les dépenses »².

Cette situation conduit inéluctablement à la remise en cause de la performance dudit service³. De ce fait, il fut supprimé par arrêté du 20 juin 1927. Toutefois, avant sa suppression officielle, un autre service automobile se pointait déjà à l'horizon. Celui-ci devait relayer le précédent dans sa mission inachevée, celle consistant à assurer la mobilité des fonctionnaires et, accessoirement les transports commerciaux à partir d'Atakpamé, mettant le chemin de fer du centre en relation avec les régions septentrionales du territoire.

2.1.2.2. La Société des transports de l'Afrique de l'Ouest (STAO)

Le 15 juin 1927, fut signé entre le gouverneur Bonnacarrère et Monsieur Peyrou, administrateur de la STAO, un contrat mettant sur pied, le service des transports de l'Afrique de l'Ouest au Togo. En réalité, cette société fut créée à Paris le 1^{er} septembre 1926. Ce fut une société anonyme au capital initial de 800 000 F. Ce capital passa successivement à 1 800 000 en octobre 1926, 3 200 000 en octobre 1927 puis à 15 000 000 en 1933 (Simtokena, 1997 : 52). De ce point de vue, la STAO fut considérée par le gouverneur du Togo comme une société qui offrait des garanties sérieuses.

¹ ANT-Lomé, dossier 7G4- bis, bilan financier des transports routiers au Togo en 1926.

² Rapport cité par Simtokena 1997 : 52.

³ Plus tard, l'inspecteur des colonies J. V. Cazaux récusant la façon dont ce service a été liquidé et la rapidité avec laquelle un contrat fut signé avec la STAO, déclarait : « Aucune étude financière et technique ne justifie la suppression du service automobiles du territoire, ni la passation du contrat du 15 juin 1927 avec la STAO (...) On aurait pu procéder à une étude de cet ordre avant de passer le contrat du 15 juin 1927. Dans ces conditions, on aurait pu savoir si le territoire avait intérêt à donner le service à un concessionnaire ». Cf. ANT-Lomé, Dossier 7G4- bis 2, Récapitulatif sur la STAO.

Selon les clauses du cahier des charges initial, la société concessionnaire devait assurer le relais du train à partir du terminus du réseau ferroviaire grâce à des camions automobiles en direction du soudan français (notamment, Haute-Volta, Niger). Selon Simtokena (1997 : 52) :

« Il s'agissait en fait d'assurer la liaison entre la mer et les pays enclavés sahéliens en empruntant la voie de terre Tenkodogo-Mango-Sokodé-Atakpamé et, naturellement, la voie ferrée Atakpamé-Lomé. Elle avait également pour but la création des lignes intérieures perpendiculaires à la voie ferrée partout où la production le permettait ».

Mais, à la signature du contrat en 1927, elle limita son action au seul Togo (Tsigbé, 2005 : 48). Le contrat qui, à sa signature était prévu pour avoir une durée de vie décennale était articulé autour de quatre points principaux :

- L'exclusivité du transport administratif par des automobiles entre Atakpamé, Sokodé et Sansanné-Mango ;
- La desserte des localités de Sokodé, Lama-Kara, Naboulgou et Mango ainsi que celle des agglomérations avoisinantes une fois par semaine au minimum;
- L'acheminement du courrier postal ;
- Enfin, l'achat, la vente et le transport des différents produits du territoire (Barandao, 1987 : 237).

Une lecture minutieuse des termes du contrat laisse entrevoir la volonté du colonisateur d'intégrer les différentes zones du territoire à l'économie de traite. Ainsi, au regard des tarifs de transport relativement abordables (variant entre 0,50 F et 1F par kilomètre pour les voyageurs et de 3,25 F par tonne kilométrique pour les bagages), les Togolais (surtout les agents de l'administration) se servirent des services de la STAO pour assouvir leurs besoins de mobilité à l'échelle du territoire.

Suite à la signature du contrat, la STAO s'engageait donc « à transporter les bagages, 10 000 tonnes au maximum par mois et du courrier et colis postaux à destination des cercles de Sokodé et de Mango, à acheter, un an après la signature du contrat, pour une somme globale de cent cinquante mille francs, les dix camions qui lui ont été prêtés par l'administration... »¹. Au même moment que s'effectuait le prêt des 10 camions, l'administration loua à la société, un pavillon d'habitation, un magasin d'essence à Atakpamé et deux autres garages à Sokodé et à Mango. Forte de ces structures et infrastructures, la société parisienne de transport automobile démarra ses activités au Togo.

¹ANT-Lomé, dossier 7G5, Décision n° 394 autorisant un prêt de 10 camions à la STAO, le 15 juin 1927.

Dans sa lettre du 17 décembre 1927 au gouverneur général du Togo, la STAO, par l'intermédiaire de son administrateur déclarait : « le trafic par route, cela est prouvé, a été partout une des bases d'activités et de prospérité aux colonies »¹. Cette déclaration montre comment la STAO ambitionnait de contribuer au développement économique du territoire togolais (ce qui lui permettra tout de même d'avoir de bons chiffres d'affaires) à travers le transport automobile. Ainsi, cette société ne tarda pas à se doter des moyens logistiques pouvant lui permettre de réaliser cette ambition.

Selon un rapport de 1927, « à la date du 1^{er} mars 1929, l'état du matériel roulant à pied d'œuvre de la STAO était le suivant : 89 véhicules dont 30 neufs (...). L'état du personnel européen était de 19 personnes dont 3 à Paris et 16 au Togo. Le personnel indigène était de 110 personnes »².

Pendant la durée du contrat, la STAO avait fait transporter les fonctionnaires mutés et le matériel en direction du nord Togo. Aussi, avait-elle assuré le transport de la main d'œuvre et du matériel destiné aux Travaux neufs pour la continuation du chemin de fer central. Le tableau ci-dessous nous permet de suivre l'évolution du nombre de voyageurs transportés et des distances parcourues par le parc automobile de ladite société.

Tableau n° 7 : Évolution du trafic routier assuré par la STAO au Togo de 1929 à 1932

Désignation	Années			
	1929	1930	1931	1932
Distance parcourue en km/voiture	44 683	18 870	195 196	188 553
Distance parcourue en km /camion	65 115	135 283	175 000	46 586
Voyageurs	1 765	4 609	3 534	3 947
Bagages et matériels en kg	46 289	146 353	140 905	36 013
Montant en franc courant	286 286,25	241 230,04	973 883,87	594 709,96

Source : Calculs effectués par nous à partir d'ANT-Lomé, dossier 7G4- bis 2, récapitulatif sur la STAO.

Ce tableau présente le bilan d'activités de la STAO. Certes, les données des premières années d'exercice ne s'y figurent pas. Nos recherches aux archives nationales de Lomé dans ce

¹ Lettre citée par Tsigbé, 2005 : 48.

² ANT-Lomé, dossier 7G4- bis 2, récapitulatif sur la STAO.

sens sont restées infructueuses. Cela n'empêche quand même pas de se prononcer sur les chiffres que nous avons pu retrouver.

En effet, les données ci-dessus révèlent certaines réalités. D'abord, la distance totale parcourue par les voitures dépasse largement celle des camions. Cela pourrait s'expliquer soit par le fait que les voitures, plus légères et plus rapides que des camions, pouvaient défier le mauvais état des routes, allant dans des contrées très reculées. Ensuite, le chiffre total de 13855 voyageurs transportés par la société, met au jour une des insuffisances de la société. Car, selon les termes du contrat révisés en 1929, la STAO devait transporter, à l'horizon 1932, 20 000 voyageurs (Simtokena, 1997 : 55). Malheureusement, après plus de 3 ans d'exercice, ce chiffre était loin d'être atteint. Le chiffre total de 369 560 kg de bagages et de matériels transportés pourrait laisser comprendre que la STAO s'adonnait plus au transport des bagages qu'à celui des voyageurs. Cela est d'autant plus vrai qu'il lui revenait de convoier les matériels des Travaux neufs sur les chantiers de construction du chemin de fer central.

Enfin, pendant 3,5 ans, la STAO a réalisé un chiffre d'affaires total de 2 096 109 F. Considérée par annuité et comparée aux recettes du service des transports administratifs l'ayant précédé, on peut dire que mis à part l'an 1932 dont la chute fut tributaire de la crise, la prestation de la STAO fut relativement rentable¹. C'est d'ailleurs ce dont faisait écho un rapport de 1933 : « le service automobile administratif ayant réalisé des bénéfices ou tout au moins équilibré ses recettes et ses dépenses, on peut déduire que la STAO avait fait également des bénéfices »².

Les périodes de dures épreuves pour la STAO commencèrent à partir de 1932. D'abord à cause des manifestations de la crise au Togo ayant précipité l'arrêt des travaux du chemin de fer central à Blitta. En effet, cette crise a non seulement privé la société du matériel pondéreux à acheminer sur les chantiers, elle a également, par la diminution du pouvoir d'achat des populations, restreint leur capacité de mobilité. Nous l'avons vu pour le chemin de fer. Il faut toutefois souligner qu'une partie des difficultés qu'a connues cette société fut tributaire de sa propre inexpérience. Car, des enquêtes ont révélées que la STAO transportait des marchandises et matériels divers à titre gracieux pour les fonctionnaires. Ainsi, suite à une enquête diligentée par le commandant de cercle de Sokodé, il apparaît les données du tableau ci-dessous.

¹ Le service automobile administratif avait réalisé, de juin 1926 à juin 1927, des recettes s'élevant à 610 000 F. Cf. Simtokena (1997 : 54). On sait néanmoins qu'aucune évaluation sérieuse ne fut faite pour conclure que ce service avait généré des bénéfices.

² ANT-Lomé, dossier 7G4- bis 2, récapitulatif sur la STAO, op. cit.

Tableau n° 8 : Relevé des transports gratuits effectués par la STAO (juillet- décembre 1932) en kilogramme

Cercles	Sokodé	Lama - Kara	Mango
Mois			
Juillet	-	107	450
Août	-	433	2 656
Septembre	-	-	201
Octobre	-	709	590
Novembre	-	225	-
Décembre	205	30	770
Totaux	205	1 504	4667

Source : ANT-Lomé, 7G18, transports routiers et circulation, rapport du commandant de cercle de Sokodé à M. le commissaire de la République française au Togo en date du 25 janvier 1933

Les données du tableau montrent que c'est le cercle de Mango qui a le plus bénéficié des bonnes grâces de la société, étant donné qu'il était le plus isolé du terminus du chemin de fer où débute la zone d'influence de ladite société.

Ces transports à titre gratuit concernaient, d'une façon générale, des vivres (vin, farine, conserves). Les enquêtes révélèrent également que les fonctionnaires qui se ravitaillaient à la maison John Holt à Lomé, bénéficiaient de la gratuité du transport non point du fait de la STAO mais de celui de la maison fournisseur¹.

Pendant ses périodes "sombres", la STAO, dans le souci de redorer son blason, et d'apurer ses dettes vis-à-vis de l'administration, avait sollicité une aide financière en début d'année 1931. Mais l'administration lui refusa cette aide, estimant que « si cette affaire avait été bien gérée au cours des années prospères, peut-être aurait-elle pu avoir des réserves lui permettant de s'adapter aux conditions nouvelles »².

Ainsi, après plus d'un an de difficultés et devenue débiteur³ vis-à-vis de l'administration, la STAO fut mise en liquidation judiciaire le 7 janvier 1933. Le 17 janvier de

¹ ANT-Lomé, Dossier 7G18, transports routiers et circulation, correspondances relatives à la liquidation de la STAO (1933 – 1934).

² ANT-Lomé, dossier 7G4- bis 2, récapitulatif sur la STAO, op. cit.

³ La déclaration de faillite fut signée le 15 mars 1933. Cf. ANT-Lomé, Dossier 7G-18, transports routiers et circulation, correspondances relatives à la liquidation de la STAO (1933 – 1934).

la même année, un courrier officiel signifiait la liquidation de la société à Monsieur le chef du service du chemin de fer et du wharf (Tsigbé, 2005 : 51).

En réalité, la STAO n'était pas seulement débiteur. On lui devait aussi des sommes. C'est ce que mentionnait le commissaire de la république d'alors Robert de Guise, dans sa correspondance du 16 janvier 1933, au chef du service de construction du chemin de fer central togolais : « Les Travaux neufs ont été amenés à expédier d'urgence à Lomé au bureau des finances, une facture de 51 000 F dus à la STAO pour transports faits pendant le mois de décembre 1933 »¹.

Que retenir en définitive de l'action de ladite société dans la colonie ? En réalité, ayant œuvré dans un contexte relativement favorable, caractérisé par l'amélioration du réseau routier et les besoins de transport du matériel des Travaux neufs, la STAO aurait pu être une initiative de transport automobile réussie. Malheureusement, il n'en fut pas ainsi. Malgré tout, l'œuvre de la STAO ne fut pas moins grande. En effet, initiée au départ pour desservir les régions du territoire situées au-delà de la sphère d'influence du chemin de fer, la STAO a finalement couvert tout le territoire, transportant marchandises, matériel de construction, bagages, voyageurs etc.

Dans l'accomplissement de sa mission, cette société a réussi à contribuer au désenclavement de plusieurs localités et à susciter chez les Togolais, le goût de voyager par automobile. Toutefois, il faut mentionner que le marché du transport automobile n'était pas la chasse gardée de la STAO. Plusieurs sociétés privées y opéraient également.

2.1.2.3. Le transport automobile privé

Sur le territoire togolais, existaient plusieurs compagnies commerciales dont John Holt, la Société Générale du Golfe de Guinée (SGGG), des Syro-libanais, etc. Solidement installées à Lomé, ces compagnies, filles plus ou moins légitimes des comptoirs négriers (Cornevin, 1963 : 98), avaient des succursales à l'intérieur du territoire². Elles étaient impliquées dans l'import/export, alliant l'achat des produits du cru avec les produits importés dont avaient

¹ ANT-Lomé, Dossier 7G-18, transports routiers et circulation, correspondances relatives à la liquidation de la STAO (1933-1934).

² Pour monter le degré de connaissance de ces compagnies par les Togolais de l'intérieur, Cornevin (op. cit, p. 97) déclare que les noms des compagnies sont omniprésents sur les lèvres, mais furent très souvent mythifiés et même avec une déformation dans la prononciation. Il affirme : « *Youéci, Cifao, Escoa, Gibi, estroigé, Détégué apparaissent dans les bouches africaines comme de mystérieux mots de passe indicatifs de temples secrets aux rites obscures. Or, il s'agit tout simplement de la UAC (United Africa Company), CFAO (Compagnie française de l'Afrique Occidentale), SCOA (Société commerciale de l'ouest-africain), G.B.O. (G. B. Ollivant), S.G.G.G. (Société générale du Golfe de Guinée), DTG (Deutsche Togo Gesellschaft)* ».

besoin les Togolais. Ces compagnies, pour leur performance commerciale, disposaient des véhicules qui, outre le transport de marchandises, s'occupaient également du transport du personnel, généralement des lettrés du sud, affectés comme gérants ou manœuvres vers les différentes succursales à l'intérieur. Parallèlement, elles faisaient le transport en commun et le transport du personnel et des bagages administratifs, comblant ainsi les insuffisances de la STAO en la matière. Malgré le fait que nous n'ayons pas des chiffres bien précis sur le nombre de véhicules dont disposait chaque société, on peut avancer, se basant sur les données du tableau relatif au parc automobile du territoire (voir annexe 1), que ces sociétés pouvaient regrouper à leur actif des dizaines de véhicules.

Par ailleurs, quelques rares autochtones disposaient de leurs propres véhicules à l'époque. Tout ceci en addition avec les automobiles administratives et celles de la STAO, porta le nombre du parc automobile de 82 voitures et camions en 1925 à environ 650 dans les années 1930¹. Cet intérêt relatif porté par les Togolais sur l'automobile dans l'entre-deux-guerres a généré un problème, celui de la concurrence route/rail.

2.1.3. La question de la concurrence rail/route dans la mobilité

Nous l'avons dit, à partir de 1932, rien n'allait pour le mieux dans le secteur du transport ferroviaire. Pour situer les responsabilités afférentes à cet état de choses, les avis étaient partagés. Certains estimaient que dans une situation de crise où l'autochtone voit son pouvoir d'achat s'alanguir au jour le jour, cela ne peut qu'agir sur l'ensemble des services d'exploitation du territoire dont le chemin de fer. Pour d'autres, cette chute libre des chiffres d'affaires du chemin de fer est simplement liée à la concurrence de la route. Ainsi, pour y voir clair, l'administration ordonna une étude.

Celle-ci révélait deux raisons principales : l'amélioration du réseau routier à partir de 1930 et le choix porté de plus en plus par les populations sur l'automobile grâce aux multiples avantages qu'ils en tiraient. Bref, la question de la concurrence faite par la route au rail évoquée en été 1933 par le commandant de cercle d'Atakpamé venait à être confirmée².

Interrogées sur la question, les populations avouaient que l'automobile est plus souple, commode, rapide, sans rupture de charges et moins coûteux par rapport au train. Ce constat des populations est d'autant plus exact que l'a confirmé un rapport du commandant de cercle de Kpalimé, daté de 1933 :

¹ Voir Annexe 1 pour les détails relatifs à l'état du parc automobile au Togo en 1930.

² ANT-Lomé, ZAPA, rapport n° 1327 du commandant de cercle d'Atakpamé au commissaire de la république au sujet de la concurrence de la route au rail, Atakpamé, le 17 septembre 1933.

« Un indigène paie 12 francs pour se rendre de Kpalimé à Lomé, soit une diminution de 6,50 francs sur le prix du chemin de fer. Le tarif maximum est de 15 francs encore inférieur au prix du billet de 3^{ème} classe (18 francs 50). La supériorité du camion tient en outre à la souplesse d'un mode de transport qui supprime des manutentions inutiles ou onéreuses et soustrait l'usager à la servitude de l'horaire »¹.

Ce point de vue, loin d'être exclusif au Togo a été confirmé dans d'autres colonies, notamment au Sénégal où, parlant de la situation du trafic sur le chemin de fer Dakar-Niger, Monique Lakroum (1987 : 543) faisait observer que la modernité du transport ferroviaire et les avantages y relatifs, « tout cela parut bien limité par la rigidité des tarifs, la fixité de l'itinéraire et les contraintes de chargement ».

La question de tarif fut donc le plus souvent soulignée comme cause essentielle de la concurrence route/rail par tous les commandants de cercle, du moins ceux dont la région est traversée par le rail. C'est ainsi que dans son rapport de 1933 sus-cité, le commandant de cercle d'Atakpamé faisait une comparaison entre les tarifs automobiles et ceux du chemin de fer, comme on peut le constater dans le tableau ci-après :

Tableau n°9 : Comparaison des tarifs automobile/train en 1933 sur la ligne Lomé-Atakpamé

Tarifs automobile		Tarifs chemin de fer
Itinéraires	voyage par camion	Voyage par train
Lomé-Tsévié	5 francs	5,50 francs
Lomé-Notsè	14 francs	15,25 francs
Lomé- Atakpamé	20 francs	25,75 francs

Source : ANT-Lomé, 2APA, rapport n° 1327 du commandant de cercle d'Atakpamé au commissaire de la république au sujet de la concurrence de la route au rail, Atakpamé, le 17 septembre 1933.

La différence tarifaire entre certains itinéraires n'est que de quelques centimes. Cependant, on peut facilement comprendre le choix des populations surtout dans un contexte de crise où même un centime était précieux. Mise à part cette différence tarifaire, le problème horaire jouait également. Dans le même rapport, le même commandant de cercle mentionnait que pour effectuer le trajet Atakpamé-Lomé par train, les voyageurs mettaient 8 heures² alors

¹ ANT-Lomé, 2APA, note du commandant de cercle de Klouto au commissaire de la république, a/s concurrence route/rail, 1933.

² Le commandant de cercle de Lomé fut plus "sévère" vis-à-vis du transport ferroviaire. Selon lui, il fallait toute une journée pour voyager par train de Lomé à Kpalimé ou à Atakpamé. Selon lui, l'idée d'une concurrence du rail par la route est à relativisée. Car dans le cercle de Lomé affirmait-il, les autorisations n'étaient accordées qu'à trois ou quatre camions par semaine pour le transport des noix de coco et du bois de chauffage. Dans ces conditions, conclut-il, il serait difficile d'accepter que l'automobile concurrence effectivement le train dans le

que par l'automobile, ils en mettaient quatre. 50 % de temps gagné, ce n'était quand même pas négligeable. Toutefois, le commandant de cercle d'Atakpamé, plus pragmatique que les autres estime qu'il ne fallait pas trop incriminer la route de ce qu'elle concurrence le rail. Selon lui, il faut plutôt se placer dans le contexte historique de l'époque (la crise) pour comprendre que la situation que traversait le chemin de fer togolais à l'époque devait être plutôt largement imputable à la crise. À ce sujet, il déclare :

« Tous les réseaux d'ailleurs sont atteints et pour n'en considérer que deux de la côte occidentale : Dahomey, Guinée, ont vu le nombre de voyageurs diminuer respectivement de 53 724 et de 6 341¹ pendant les cinq premiers mois de l'année 1933 »².

Néanmoins, il était d'avis qu'on cherche des solutions idoines pour sortir, tant soit peu, le chemin de fer de sa situation d'affaissement des recettes.

Dans cette perspective, l'administration prit un train de mesures. D'abord, elle se proposa de commander du matériel roulant rapide de sorte que sur les différents itinéraires, les horaires soient diminués de moitié pour être au même niveau que le transport automobile. Par ailleurs elle révisa à la baisse les tarifs des différents itinéraires comme on peut le constater sur le tableau ci-dessous.

Tableau n°10 : Tarifs du transport ferroviaire au Togo en 1933

Classes	Anciens tarifs/voyageur kilométrique (Aller simple)	Nouveaux tarifs/voyageur kilométrique (Aller simple)
1 ^{ère} classe	0,70 fr	0,50 fr
2 ^{ème} classe	0,40 fr	0,30 fr
3 ^{ème} classe	0,18 fr	0,15 fr

Source : Rapport annuel de la France à la SDN, 1933, p. 44.

Il apparaît donc que les nouveaux tarifs furent institués de sorte à défier toute concurrence. Malgré cette mesure, les résultats escomptés n'étaient pas toujours atteints. C'est ainsi que dès 1937, on procéda à une nouvelle révision des tarifs. A cette occasion, le voyage aller-retour par voyageur kilométrique était établi comme suit : 1^{ère} classe : 0,75 F ; 2^{ème} classe : 0,30 F ; 3^{ème} classe : 0,15 F.

cercle de Lomé. Cf. ANT-Lomé, 2APA, rapport annuel du commandant de cercle de Lomé au gouverneur de la colonie, Lomé, 20 septembre 1933.

¹ Selon les statistiques fournies par le chef du service des chemins de fer, la diminution du trafic-voyageurs au Togo en mai 1933 par rapport à la même période de l'année précédente était de l'ordre de 2 480 voyageurs dont 1769 enregistrés sur la ligne Lomé-Aného, 416 pour la ligne Lomé-Kpalimé et 295 pour celle de Lomé-Atakpamé.

² ANT-Lomé, 2APA, rapport n° 1327 du commandant de cercle d'Atakpamé au commissaire de la république au sujet de la concurrence de la route au rail, Atakpamé, le 17 septembre 1933.

Au même moment, on institua des tarifs spéciaux sur la ligne d'Aného pour des trains dits de "marchés" et de "foires" ou de "pèlerinage". Leurs prix, à partir de Lomé furent ainsi établis par voyageur kilométrique toutes classes confondues: Aller : 0,75 F ; Aller-retour : 0,1125 F. Des mesures similaires furent également prises pour le transport de marchandises. En effet, pour les grandes vitesses, on percevait par tonne kilométrique de marchandises expédiées par trains de voyageurs, 1,50 F. Pour les poissons et les vivres frais, il fut convenu de payer 400 F la tonne à toutes distances par colis d'au moins 10 kilos. Des tarifs de 2 à 3,50 F furent prévus pour les transports de glaces de 0 à 20 kilos sur toutes distances. Le transport des animaux vivants, des combustibles minéraux et végétaux, les bois, céréales, graines, sel, etc. devait bénéficier de tarifications spéciales. Bref, entre 1936-1937, des réductions tarifaires exceptionnelles atteignant parfois 40 et 50 % furent consenties (Péchoux, 1939 : 159-160).

Par ailleurs, l'accès à certaines routes aux véhicules d'un tonnage supérieur à 2 tonnes fut interdit. Tout compte fait, ces mesures n'eurent que peu d'effets. Le chemin de fer ne faisait que s'enliser dans son goulot d'étranglement. Déçu par cet état de choses, le commandant de cercle de Sokodé faisait observer en 1935 : « Le chemin de fer central ne servait qu'à transporter des touristes cabrais »¹. Cette déclaration on ne peut plus pessimiste, révèle de toute façon que l'essentiel du trafic-voyageurs de la ligne centrale était constitué de Kabiyè. Cependant, elle mérite d'être nuancée car, en dehors de ces "touristes" dont parle le commandant de cercle, le chemin de fer a également contribué au développement des affaires ou du commerce intérieur. Dans un rapport daté de 1930, le gouverneur Bonnacarrère en faisait écho en soulignant que le développement du transport moderne à l'échelle du territoire « a déterminé une véritable course aux produits entre les commerçants établis sur la côte. Ils attendaient autrefois l'indigène dans leurs boutiques. Ils vont aujourd'hui à sa rencontre jusque dans les lieux de production »². Le rapport annuel du cercle de Mango faisait même état de l'installation, sur la place du marché de Mango, d'un certain Fiawo, commerçant d'Atakpamé qui mettait à profit le chemin de fer pour ravitailler le marché de ses divers articles³. D'ailleurs, les statistiques des opérations de transit effectuées dans les cercles du nord, bien que faibles, témoignent à peu près de la dynamique des affaires rendue possible par les transports.

¹ ANT-Lomé, 2APA, rapport n° 117 du commandant du cercle de Sokodé à M. le commissaire de la République, Sokodé, le 12 février 1935, p.2.

² JOT, 1930, Circulaire du commissaire de la République aux commandants de cercles au sujet de la mise en valeur, p. 236.

³ ANT-Lomé, 2APA Mango, dossier 13, rapport annuel du cercle de Mango, 1930.

Tableau n° 11 : Voyageurs recensés par le service de transit entre 1932 et 1933

Vers le nord	Européens	Sokodé	6	130	258
		Mango	1		
	Indigènes	Sokodé	87		
		Mango	36		
Vers le sud	Européens	Sokodé	3	128	
		Mango	-		
	Indigènes	Sokodé	90		
		Mango	35		

Source : ANT-Lomé, dossier 1G18, statistiques du service du transit (1932-1933)

On voit ici que les autochtones étaient bien impliqués dans les affaires aussi bien vers le nord que vers le sud. Certes, ces chiffres sont loin d'être exacts, sachant que les autochtones ont toujours leurs stratégies pour contourner les réglementations en vigueur en ne se faisant pas déclarer officiellement¹. Néanmoins, on peut s'en servir pour étayer notre argumentaire.

L'installation des infrastructures modernes de transport a donc impulsé une dynamique de mobilité des Togolais sur toute l'étendue du territoire. Toutefois, il y a lieu de préciser que tous ne prenaient pas forcément le train ou l'automobile. La locomotion naturelle et le portage y relatif étaient toujours de mise surtout dans les contrées très éloignées des gares.

2.2. La survivance du portage

Selon Joseph Gamandzori (1987 : 14), le portage peut être défini comme « l'utilisation de la force humaine dans le déplacement des personnes, des animaux ou des objets ». À cette définition, il faut ajouter que cette force humaine est utilisée pour transporter des bagages ou des personnes à têtes d'homme. Considéré en AEF comme « néfaste à la race et contraire à toute évolution »², ce type de travail très ancien, fut pourtant largement utilisé au Togo pendant la période coloniale.

Nous avons vu comment, faute des voies de communication carrossables et d'automobiles au début de la colonisation allemande, le portage a été de mise dans la circulation des personnes et des biens aussi bien pour les autochtones que pour la population

¹ L. Marfaing & M. Lahlou (2003 : 138) déclarent à ce propos : « [...] Les commerçants locaux continueront à réaliser leurs affaires, mais en dehors des sphères des puissances coloniales et avec des marchandises et des produits qui n'intéressaient pas directement la colonisation. Et c'est comme si, plus la politique coloniale était rigide et plus les contrôles étaient intenses, plus les populations locales développaient des stratégies de contournement ou d'adaptation pour mener à bien leurs affaires, cherchant et trouvant des niches d'opportunité économiques ». Cette stratégie est généralement considérée comme la contrebande.

² Cf. Le gouverneur général de l'AEF, Reste, Circulaire sur la mise en valeur de l'Afrique équatoriale française, datée du 1^{er} septembre 1938, p. 167.

européenne. Cette pratique s'est poursuivie aussi bien pendant la période d'occupation que pendant la période française.

S'agissant de la période d'occupation, faute de données chiffrées, on ne peut en dire grand-chose. C'est dès 1921, précisément par l'arrêté du 12 août¹ qu'un train de mesures furent prises pour réglementer cette pratique. Selon cet arrêté, des mesures disciplinaires furent prises contre les porteurs marrons et ceux qui, par mégarde, endommageraient les bagages qui leur seront confiés.

Les rapports fourmillent sur le recours à cette pratique tant dans le secteur public que dans le secteur privé. Dans l'un ou l'autre des secteurs, on note la quasi absence des porteurs dans les cercles de la côte, notamment Aného et Lomé, due à la relative abondance des routes et chemin de fer ainsi qu'aux moyens modernes de transport afférents, alors que dans les cercles du nord, surtout à Sokodé, on les comptait par millier. Le tableau ci-dessous nous en donne l'image.

Tableau n°12 : Nombre de porteurs utilisés au Togo entre 1921 et 1926

Cercles	Années	Porteurs du secteur administratif	Porteurs du secteur privé	Total
KLOUTO	1921	100	600	700
	1922	120	600	720
	1923	93	400	493
	1924	195	300	495
	1925	147	200	347
	1926	106	100	206
ATAKPAMÉ	1921	43	6 400²	
	1922	150	8 200	
	1923	370	9 000	
	1924	210	10 500	---
	1925	275	11 000	---
	1926	140	12 000	
SOKODÉ	1921	887	250	---
	1922	1596	122	
	1923	2 225	100	
	1924	2 198	8000 J de portage³	
	1925	1 867	8000 J de portage	
	1926	1 059	---	

Source : ANT-Lomé, 1L, archives de la direction de la main d'œuvre, dossier 1.

¹ ANT-Lomé, 2APA Lomé, dossier 2, rapport annuel du cercle de Lomé.

² Ces chiffres en gras correspondent au nombre de charges transportées à destination de cercle d'Atakpamé.

³ Ces chiffres correspondent aux estimations du commandant de cercle de Sokodé.

Les chiffres de ce tableau sont incomplets, d'abord parce qu'ils ne vont pas au-delà de 1926 ; ensuite parce qu'ils ne renseignent pas de façon précise sur la situation dans certains cercles (Atakpamé et Sokodé notamment). Néanmoins, on peut se permettre de se livrer à quelques analyses.

Comme on peut le remarquer, Sokodé bat le records pour le nombre de porteurs utilisés tant dans le public que dans le privé, suivi d'Atakpamé et de Klouto. Les raisons de cet état de choses sont mentionnées plus haut. On remarque également que les chiffres diminuent graduellement de 1921 vers 1926. Ceci ne peut se justifier que par la progression de la politique de mise en valeur ayant pour corollaire l'extension des voies de communication. Ainsi, plus un cercle est désenclavé, moins il recourt au portage. On peut dès lors conclure sans risque d'erreur que la perpétuation du portage pendant la période coloniale serait une preuve de la limite de la politique de désenclavement.

Selon une analyse faite par E. Assima-Kpatcha (2004 : 204), la période de forte progression de recrutement des porteurs est à situer entre 1921 et 1924, pour le cercle de Klouto avec une hausse de 95%. Pour les cercles d'Atakpamé et de Sokodé, elle se situa entre 1921 et 1923.

Les réquisitionnés pour le portage administratif transportaient essentiellement les biens d'équipement, à savoir, les matériaux de construction destinées aux régions enclavées. À en croire un rapport de la période, " les premiers barils de ciment de 175 kg destinés aux constructions en dur à Sokodé ou à Mango étaient transportés par quatre porteurs par baril à partir d'Atakpamé"¹. De ce rapport, on peut déduire que chaque porteur transportait plus de 40 kg de charges (légèrement inférieur au poids d'un paquet de ciment aujourd'hui) sur des centaines de kilomètres, ce qui n'est pas du tout un jeu. Dans le secteur privé, le rôle des porteurs consistait à transporter des produits manufacturés et surtout le sel, pour le ravitaillement des boutiques situées dans les milieux enclavés (Barandao, 1987 : 243).

Le grand absent des données ci-dessus analysées est le cercle de Mango. En effet, en dehors d'une estimation vague faite, évaluant le nombre de porteurs à 1 385 pour l'année 1923, les rapports sont quasi silencieux sur la situation de cette pratique dans ledit cercle. Pour Assima-Kpatcha (2004 : 204), « bien qu'aucun chiffre ne fût donné pour le cercle de Mango, il est probable que la situation soit identique à celle de Sokodé ». Selon l'analyse de P. P. Rey (1987 : 186-187) on peut être tenté de dire que le manque de chiffres au sujet du portage dans le cercle de Mango pourrait s'expliquer par le fait que jusqu'en 1928, les populations de ce

¹ Rapport démographique, 1921-1926, cité par E. Guernier (éd.): *Encyclopédie de l'Afrique française (encyclopédie coloniale et maritime) : Cameroun – Togo*, Paris, Édition de l'Union française, 1951, p. 519.

cercle étaient toujours impliquées dans le commerce caravanier en dépit des dispositifs mis en place par l'administration pour les y détourner. Il dit expressément :

« *Durant la période des grands travaux, on assiste à un spectaculaire essor du commerce caravanier, qui s'arrêta brusquement en 1928 dès que l'évacuation des produits de la région pourra commencer à se faire par camion. Ce commerce caravanier, d'est en ouest, a commencé aux XVI^e et XVII^e siècles lorsque les échanges entre le pays haoussa et le pays ashanti se sont développés, essentiellement du fait de la cola. [...]. Pendant la colonisation allemande, la quasi-totalité du commerce de la région [Mango] (si l'on excepte les quelques tonnes de coton produites chaque année) a continué à se faire par l'intermédiaire de ces caravanes. Notons toutefois que le commerce du fer, avant comme pendant la colonisation, relevait de circuits différents. La substitution de la colonisation française à la colonisation allemande entraîne durant les premières années un certain regain d'insécurité et aboutit à une baisse du trafic. Mais à partir de 1924 et jusqu'en 1928, date de l'achèvement des travaux pour la route automobile, c'est à un essor extrêmement rapide de ce commerce que l'on assiste [...]. Le rapport politique du 1^{er} trimestre 1924 (archives de Mango) signale que "le nombre des caravanes ayant traversé le cercle pendant le trimestre est beaucoup plus grand que celui de l'an dernier à pareille époque (sic). Trois ou quatre fois par semaine il se présente à l'agence des Haoussa conduisant plus de 50 bourricots chargés de colas se rendant au Nigeria". Le rapport du 2^e trimestre de la même année note le passage de nombreux troupeaux de bœufs en direction de la Gold Coast ainsi que l'installation des Haoussa à demeure sur les marchés de Dapango à Borgou. Au premier trimestre 1925, nouvelle accélération : "le mouvement des caravanes a été considérable pendant le trimestre, surtout en mars où pendant plusieurs jours, le nombre de charges a dépassé 150, les marchandises importées comprenant colas et étoffes. Depuis quelques jours, Moba et Tchokossi partent pour Atakpamé avec des charges de tabac et de moutons ; ils remonteront [avec] du sel dont le prix à la saison des pluies sera de près de 90 francs le sac ...».*

Cette portion de texte, en montrant le circuit commercial dans lequel le cercle de Mango était pendant longtemps impliqué, révèle que cette région, jusqu'à la fin des années 1920, était relativement en marge des mutations induites par l'introduction des transports modernes dans la colonie. Par conséquent, la mobilité de ses ressortissants était plutôt rythmée par l'évolution du trafic caravanier. Dans ces conditions, l'administration a eu de la peine à surveiller les flux migratoires du commerce de longue distance et à le réorienter effectivement comme elle l'aurait souhaité.

À partir de 1928, année à laquelle ce commerce caravanier a commencé par diminuer d'ampleur, l'administration parvenait peu à peu à mieux contrôler les mouvements de populations dans la région. C'est donc à partir de ce moment qu'on constate que le commandant de cercle de Mango, dans ses rapports, parlait de la survivance du portage dans ledit cercle mais en mentionnant qu'il n'avait lieu que pendant l'hivernage, de juillet à octobre, période de crue pendant laquelle les eaux emportèrent les ouvrages d'arts construits sur les rivières empêchant ainsi la mobilité par automobile. Les rapports affirment que le recrutement des porteurs en 1928 dans ledit cercle se justifiait par le départ du commandant de cercle et l'arrivée de son remplaçant, l'envoi des fonds et de matériels administratifs, les courriers piétons, le ravitaillement des Européens et les tournées administratives¹.

De 1929 à 1930, les rapports sont unanimes sur le fait que l'amélioration du réseau routier dans le nord du territoire a conduit à la réduction notable du portage. Pendant cette période, on en eut recours que lors des tournées des fonctionnaires administratifs et médicaux au-delà des milieux désenclavés par les routes carrossables, ou lorsque le matériel administratif à porter était trop peu important pour nécessiter le déplacement d'une voiture².

Subitement, dans le rapport annuel du cercle de Mango daté de 1931, il fut mentionné l'inexistence absolue de cette pratique à l'échelle du cercle :

« [...] Le portage, un des travaux les plus pénibles auxquels ils [les autochtones] peuvent être astreints et qui, les années précédentes, était devenu déjà très rare, a complètement disparu cette année dans tout le secteur qui avoisine la grande route de Lomé à la Haute-Volta. L'excellent entretien de cette route et le bac permanent sur l'Oti, fonctionnant régulièrement pendant toute la saison des hautes eaux, a permis aux véhicules automobiles de poursuivre sans arrêt leur trafic et a rendu absolument inutile, tant de la part de l'administration que de celle des particuliers, l'utilisation du portage à tête d'homme... »³.

Cette déclaration est sujette à caution car, ce rapport voulait présenter une bonne image de l'administration locale. D'ailleurs, la suite du rapport est fort expressif : «... Ce résultat qui est le fruit de toute une série d'efforts incessants, souligne d'une façon particulière l'activité qui a été déployée ces dernières années par l'administration dans le cercle de Mango »⁴. Si l'on lit avec attention les rapports précédents, on peut s'apercevoir que ce dernier, en affirmant l'éradication totale du portage dans les cercles du nord, voudrait indirectement dire que le personnel administratif et de santé ne se déplaçait plus vers des contrées enclavées, puisqu'il

¹ ANT-Lomé, 2APA Mango, dossier 11, rapport annuel du cercle de Mango, 1928.

² ANT-Lomé, 2APA Sokodé, dossier 14, rapport annuel du cercle de Sokodé, 1930.

³ ANT-Lomé, 2APA Sokodé, dossier 14, rapport annuel du cercle de Sokodé, 1931.

⁴ Ibidem.

est dit dans lesdits rapports que pour qu'ils le fassent efficacement, ils devaient recruter des porteurs.

C'est dire somme toute que contrairement au discours officiel, cette pratique n'a jamais été totalement supprimée du territoire, même jusqu'à aujourd'hui, non seulement au Togo mais dans plusieurs pays de l'Afrique¹ et ailleurs dans les pays en voie de développement ; car à en croire E. Assima-Kpatcha (2004 : 338) :

« Le phénomène du portage, malgré les affirmations de l'administration qui semblait le présenter comme étant en voie de disparition, était certainement très répandu et subsista jusqu'à la fin de la période coloniale française, car les rapports annuels des cercles du Nord postérieurs à 1931 que nous (sic) avons consulté aux ANT [Archive nationales du Togo] ont continué à mentionner le recours à cette forme de travail. Mais il était de faible ampleur ».

Il serait donc plus exact de dire qu'à partir des années trente, grâce à l'amélioration relative du réseau des voies de communication, le recours au portage a considérablement diminué dans les cercles du nord.

En définitive, la mobilité ordinaire des Togolais, qu'elle soit par train, par automobile ou par la locomotion naturelle, a contribué à un certain brassage des peuples du nord et ceux du sud. Toutefois, la mobilité "dirigée", celle voulue et conçue par l'administration, n'a pas moins conduit à ce brassage.

3. La mobilité "dirigée" ou quand les colonisés colonisent...

L'histoire récente de l'Afrique postcoloniale nous enseigne que la question de la mobilité "dirigée" en Afrique n'est pas spécifique à la période coloniale. Les programmes de création de villages dans les zones rurales de l'Éthiopie, de la Tanzanie, du Mozambique, du Zimbabwe, du Botswana, etc. confirment ce point de vue².

Plusieurs formes de redéploiement de la population ont été observées dans ces pays. Il s'agit entre autres, de la réinstallation agricole propre aux pays ayant transféré aux autochtones, les terres jadis exploitées par des colons étrangers ou encore de "la redistribution de la population à partir de régions souffrant de pression démographique vers les terres nouvellement acquises ou d'autres parties du territoire moins peuplées" (Oucho et Gould,

¹ À ce propos, lire Stanislas Bamas, "O comme Ouagadougou ou la singularité par les deux roues" in Xavier Godard (dir.), *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Karthala-Inrets, 2002, pp. 239-248.

² Pour d'amples informations, lire O. J. Oucho & T. S. Gould, "Migration interne, urbanisation et répartition de la population" in K. A. Foote, K. H. Hill et L. G. Martin (éd.), *Changements démographiques en Afrique subsaharienne*, Paris, INED, 1996, pp. 255-296.

1996 : 287)¹. Cette dernière forme, relativement caractéristique de la période postcoloniale, fut le modèle utilisé pendant la période coloniale en Afrique subsaharienne. La seule différence avec la période postcoloniale réside dans le fait qu'au-delà du simple principe d'équilibre de la population, existait une politique de mise en valeur coloniale.

Expérimentée dans plusieurs colonies françaises notamment en AEF (précisément au Congo belge)² avec des nuances d'une colonie à l'autre bien sûr, la politique de redéploiement de la population fut également pratiquée au Togo.

En effet, déjà à l'époque allemande, des initiatives du genre avaient été prises, conduisant à l'occupation de la plaine du sud de la rivière Kara avec le village de Djamdè. À partir de 1909, la combinaison entre politique de redressement des délinquants et système de décongestion de régions dites surpeuplées conduisit à la création de villages dits d'amélioration de Chra (actuel Wahala), de Kolonaboua (Cornevin, 1969 : 294), ainsi qu'aux colonies de Djabataurè, Aouda, etc. (Ali, 1997 : 65). Entre 1912-1913, des initiatives similaires entreprises par l'administrateur allemand Stockhausen aboutit au redéploiement des Fon-Mahi sur la rive orientale du Mono (Cornevin, 1969 : 294). C'est donc à la suite des Allemands que les Français entreprirent la colonisation systématique des terres neuves par les Kabiye et Nawdéba.

Évoquant les raisons ayant sous-tendu le recours à cette politique, L. Péchoux (1939 : 378) déclare :

« [...] La population du territoire [Togo] est assez inégalement répartie. Deux zones, sud et nord, sont convenablement peuplées et mises normalement en valeur. Au contraire, la partie centrale, longue d'environ 200 km, présente des zones désertiques ou à population rare, malgré les terres parfaitement propices aux cultures vivrières et à celle du coton.

Dans la partie nord, la région cabraise contiguë à la frontière dahoméenne a une densité moyenne de 60 habitants au kilomètre carré. Le canton de Soumdina atteint

¹ Des études moins récentes distinguent cinq catégories de redistribution de la population en Afrique en générale et en Afrique subsaharienne en particulier. 1. redistribution suscitée par les ressources ou le développement ; 2. Transfert et réinstallation de la population provoqués par les pouvoirs publics ; 3. Redistribution spatiale résultant de la migration et de l'urbanisation ; 4. Réinstallation résultant de dangers environnementaux et de catastrophes et enfin, 5. Le peuplement ou le repeuplement spontané. Cf. J. I. Clarke & L. A. Kosinski (ed.), *Redistribution of population in Africa*, Londres, Heinemann, 1982; J. I. Clarke, M. Khogali et L. A. Kosinski (ed.), *Population and Development Projects in Africa*, Oxford, Oxford University Press, 1985; P. S. Maro, 'Resettlement in Africa : policies, achievement and prospects', in *Conférence on the role of migration in African development: issues and policies for the 90's.*, Vol. I, *Commissioned paper*, Dakar, Union for African population studies, 1990.

² C'est surtout à Pointe Noire au Congo que cette politique fut expérimentée. A la différence de l'expérience togolaise à caractère essentiellement agricole, l'opération consistait à créer des villages de colonisation comme solution propre à stabiliser la population dite flottante, ayant rompu toute attache avec le milieu d'origine à l'issue de la crise économique des années 1930. L'objectif était de pourvoir aussi bien aux entreprises urbaines qu'aux firmes concessionnaires, une main d'œuvre potentielle, réglant ainsi le problème de chômage. Cf. J. Gamandzori, *Chemin de fer, villes et travail au Congo (1921-1953)*, thèse de doctorat en histoire, Université de Paris VII, p. 446.

notamment le chiffre de 200. Depuis longtemps cultivées, les terres du pays se sont appauvries et les moyens réduits dont disposent les gens ne peuvent suffire à leur existence normale. Aussi, tous les ans, des milliers de cabrais partent, soit en colonie anglaise, soit dans le sud du pays, soit au Dahomey, louer leurs services et amasser le petit pécule qui fera vivre la famille restée au village.

L'administration locale a vu de suite l'intérêt que pouvait présenter cette situation pour le pays si le mouvement migratoire s'exerçait uniquement à l'intérieur des frontières, et, le peuplement de la zone inhabitée a alors été envisagé ».

À travers cette assertion se dégagent trois principales raisons évoquées par l'administration pour justifier l'opération. 1. l'inquiétante pression démographique manifeste en pays kabiyè ; 2. La pauvreté des sols pouvant entraîner d'éventuelles famines dans le pays kabiyè ; 3. L'émigration des populations de cette région vers d'autres horizons. Parmi les raisons évoquées, celle relative aux éventuelles difficultés de subsistance est à exclure pour des raisons qu'explique largement B. Lucien-Brun (1974). Par contre, une autre raison mérite d'être évoquée, c'est l'importante réserve de main d'œuvre qu'offraient les ressortissants de la région de Kara et leur aptitude au travail agricole. C'est ce qu'évoquait un rapport daté de 1928 en ces termes : « *Les Kabiyè sont parmi les populations noires les plus travailleuses et l'expérience est faite de ce qu'ils sont capables de produire lorsqu'on leur donne des terres disponibles à travailler* »¹.

À y voir de près, en réalité deux principaux mobiles sous-tendaient cette opération. Il s'agit essentiellement du peuplement et de la mise en valeur de cette partie du territoire, peuplement devant servir de main d'œuvre et de trafic pour les voies ferrées et les routes (Nyassogbo, 2005 : 508), mise en valeur pour accroître le tonnage des produits destinés à l'exportation et freiner, si possible, l'exode saisonnier ou définitif des populations sans cesse croissant.

En 1924, suite à la construction de la route du pays kabiyè encore appelée « route de la main d'œuvre », le gouverneur Bonnacarrère s'était rendu dans les régions septentrionales du territoire. Après de longues discussions, il réussit à convaincre les chefs de la région de la nécessité et des avantages que leurs populations pouvaient avoir à quitter leurs sites originels pour d'autres milieux qui leur seront indiqués par les commandants des cercles d'Atakpamé et de Sokodé. Par cette tournée, Bonnacarrère lançait officiellement cette opération dont les premières réalisations furent observées l'année suivante.

¹ ANT-Lomé, 3G, rapport n° 1 171 du chef du Bureau des finances a/s les voies ferrées, Lomé, le 19 décembre 1928, p. 4.

Il était donc question de créer de nouveaux villages dits d'émigration en vue du peuplement de la zone située entre la route d'Atakpamé-Sokodé et la frontière ouest et, à partir d'Agbandi, de part et d'autre de cette voie de communication (Ali, 1997 : 67-68). Tout fut mis en place pour la réussite de l'opération, depuis les études des sites, la qualité des sols, les mesures sanitaires, le conditionnement psychologique jusqu'à la mise en place des hommes (Koffi, 1982 : 31).

C'est le 17 janvier 1925 que le tout premier contingent de 77 Kabiyè quitta Sokodé en direction du sud où il fut installé à Tsagba sur la route de Tététou (Cornevin, 1969 : 294). Un rapport de 1929 précise les conditions dans lesquelles le déplacement de ce premier contingent s'effectua :

« [...] Le premier contingent fut nourri jusqu'à son arrivée dans la région choisie. Ce choix avait été effectué par l'autorité locale après consultation des services de santé et de l'agriculture et non loin de la route qui prolonge vers le nord la voie ferrée venant de Lomé. Les hommes furent gratifiés de semences et d'outils et, sitôt les constructions des cases terminées, ils allèrent chercher leurs femmes et se mirent au travail. Il furent bien entendu exemptés de paiement des impôts pendant les deux premières années »¹.

En dépit de ces mesures d'accompagnement et de l'image toujours "flatteuse" de l'opération décrite dans les rapports officiels, il faut dire que le recrutement n'était pas fait avec le consentement des populations au départ. En effet, à en croire les témoignages oraux recueillis par N. Kakou (1980) et K. Barandao (1987), on se rend compte que les candidats étaient choisis par les chefs autochtones et accompagnés le plus souvent sur leur nouveau site par un policier indigène. Il était courant que les récalcitrants se présentassent au chef lieu de la subdivision de Lama-Kara les mains liées et sous escorte policière (Lucien-Brun, 1974 : 85).

C'est dire combien l'opération se déroulait sur fond des exactions et de violences. Cette situation, amenait naturellement les autochtones à la réticence sous ses diverses formes vis-à-vis de l'opération. Plus tard, Mgr Joseph Strebler, préfet apostolique de Sokodé en fit écho dans une correspondance adressée au commissaire de la république dont voici la teneur :

« Au pays cabrais-Iosso, la déportation et l'émigration forcée ont été pratiquées depuis de nombreuses années, et cette méthode tend actuellement à nous aliéner sérieusement la sympathie de nos populations et à nuire gravement à nos propres intérêts, car elle pousse nos gens à haïr l'administration française et à s'évader en Gold Coast. Notre population est foncièrement hostile à toute déportation, et condamne absolument la méthode actuellement employée pour désigner les partants » (Nyassogbo, 2005 : 510).

¹ Rapport annuel de la France à la SDN, 1929, p. 155.

Malheureusement, cette alerte n'eût pratiquement pas d'effets. Malgré la coercition, l'opération n'avait connu qu'un relatif succès à ses débuts. Selon les rapports annuels de la France à la SDN des années 1925 à 1930, plus d'une trentaine de villages d'émigration avait été construits jusqu'en 1929. C'est ce qui transparaît sur le tableau ci-dessous.

Tableau n° 13 : Villages d'émigration et leurs populations entre 1925 et 1930

Nom des cercles	Nom des villages	Année de création	Population	
			1929	1930
ATAKPAMÉ	Tsagba	1925	115	108
	Adakakpé	1926	76	106
	Cabraïkopé	1926	290	290
	Assoumakopé	1927	118	141
	Agodjololo	1927	113	156
	Assrama	1928	56	89
	Lossokopé	1928	49	32
	Rodopé	1928	87	87
	Patatoukou	1928	156	183
	Agbédougbe	1928	108	128
	Djéronyé	1928	66	207
	Xautho	1929	257	304
	Gbégué	1929	42	31
	Ayekpada	1929	20	58
	Palakoko	1929	52	68
Dgbagbli	1929	47	51	
SOKODÉ	Colonaboua Aou	1925	144	194
	Tchébébé	1926	306	345
	Binako	1927	665	749
	Kassèna	1928	134	197
	Yarè-Yarè	1928	112	122
	Colonaboua	1928	144	190
	Ayengré	1928	121	137
	Kanuamboua	1928	197	240
	Djabataurè	1928	196	320
	Tigbada	1928	144	165
	Défalé	1928	100	123
	Niamtougou	1928	108	--
	Boussalo	1928	100	217
Blitta	1929	98	128	

TOTAL	Béfoli Bocco	1929	118	135
	Méloboua	1929	117	209
	Sagbadè	1929	104	277
	33 villages		4 560	5 787

Source : Par nous à partir des rapports annuels de la France à la SDN (1925-1930), complétés par Ali (1997 : 70).

Comme on peut le constater, pour chaque village excepté Gbégué, le nombre d'effectif a crû de 1929 à 1930. Cette tendance à la hausse des effectifs fut très vite récupérée par l'administration et expliquée dans les rapports officiels par le fait que l'initiative était très appréciée par les autochtones. Même si ce point de vue fut vérifié par la suite, ce ne fut pas exact pour la période allant de 1925 à 1930 où les populations étaient plutôt réticentes vis-à-vis de l'opération. La croissance en nombre des habitants des villages est simplement due au fait que les chefs de familles installés dans les villages d'émigration furent rejoints par leurs femmes et leurs enfants. D'ailleurs le gouverneur Bonnacarrère dans une correspondance datée de 1929, mentionnait cela :

« Après avoir fait examiner par les services de santé et d'agriculture de la région désertique, j'ai obtenu par la seule persuasion que trois ans après en 1928, cinquante chefs de famille vinssent construire leurs cases sur le terrain qui leur avait été assigné, puisqu'ils ramenaient leurs femmes et leurs enfants »¹.

C'est à partir de 1930, avec l'ouverture effective des chantiers de prolongement du chemin de fer Atakpamé-Sokodé, que l'opération prit une nouvelle allure. Ainsi, trois zones de colonisation furent créées. Il s'agit de la zone située entre Notsè et Atakpamé, celle allant du nord du cercle d'Atakpamé à Blitta et enfin l'espace s'étendant entre Blitta et Sokodé. Les villages abrités par les deux dernières zones, de loin les plus concernées, devaient non seulement contribuer à l'augmentation de la production du coton, mais, ils devaient pourvoir également aux besoins en main d'œuvre des travaux publics qui venaient à peine de démarrer (Pauvert, 1952 : 6). C'est d'ailleurs la raison pour laquelle les centres de peuplement étaient choisis de préférence aux abords des voies de communication.

Selon le rapport annuel de 1931, l'allure de la création des villages d'émigration était telle qu'au 1^{er} juillet 1931, le cercle de Sokodé regorgeait lui seul 38 villages d'émigration avec une population émigrée de 3 000 habitants². Vers la fin de la même année, il était fait

¹ ANT-Lomé, IAPA, dossier 52, Lomé, le 17 mai 1929.

² Rapport annuel de la France à la SDN, 1931, pp. 68-70.

mention de la création de deux villages à joindre par route au chemin de fer central en construction, à savoir Ourégni et Malamboi¹.

Parallèlement, le commandant de cercle d'Atakpamé projetait la création de dix nouveaux villages devant être installés à tous les 4 km environ afin de réduire les frais relatifs à la construction du chemin de fer central². Dans le même cercle, d'autres villages virent le jour par la suite. Il s'agit de Atéhoué, Toïgbo, Akaba, Pacouté, Dacrokosu et Soussoukparo, sur la nouvelle route de Palakoko ; Alomagné, Chaniné et Gassikgagni, sur la route de Langabou ; Tioré et Dabakopé, sur la route Anié-Adjassihouéhoué ; Nawoalo, sur la route de Tététou (Ali, 1997 : 71).

Avec la création du 3^{ème} secteur agricole à Nyamassila, l'administration créa de nouveau, douze villages de colonisation en vue d'ouvrir la région traversée par le rail nouvellement construit à l'activité économique³.

La création des villages d'émigration s'est poursuivie jusqu'au lendemain de la seconde guerre mondiale, même après⁴. Du point de vue de l'administration, les résultats obtenus se sont avérés excellents. Selon L. Péchoux (1939 : 379), « [...] *le cabrais, cultivateur né, a rapidement mis en valeur les terrains qui lui ont été confiés. Les récoltes en terrains neufs ont été excellentes et il en est résulté une somme de bien-être général élevée...* ». Ces résultats relativement positifs ont occasionné un autre type de migration, celui dit spontané dont les principaux acteurs demeurent toujours les Kabiye-Losso (Nyassogbo, 2005 : 512). Cette affirmation est d'autant plus vraie que le confirme un rapport de 1937 du médecin de Marqueissac, médecin-chef du secteur de trypanosomiase à Pagouda. Il déclarait :

« [...] *L'émigration spontanée par contre ne comprend que les Kabré⁵ quittant leur pays d'origine sans aucune autorisation et malgré la volonté de leur chef. Elle est aussi la plus dangereuse au point de vue de la dissémination de la maladie car elle est incontrôlable et nous (sic) ne connaissons pas encore le moyen de l'empêcher. Elle est celle qui s'adapte le mieux au caractère frondeur du Kabré, lequel adore au moment de son adolescence s'embaucher dans quelque plantation, flâner sur les routes, gagner quelque argent comme manœuvre aux travaux neufs, s'expatrier enfin dans un sentiment de liberté individuelle qu'il nous paraît difficile de contrarier* » (cité par Cornevin, 1969 : 296).

¹ ANT-Lomé, IAPA, dossier 12, Atakpamé, le 20 mai 1931.

² ANT-Lomé, IAPA, dossier 14, situation politique du cercle d'Atakpamé, 1931.

³ Rapport annuel de la France à la SDN, 1931, op. cit.

⁴ Compte tenu du fait que nous avons opté pour un plan chronologique, nous pensons aborder la continuation de cette opération après la guerre dans la deuxième partie du travail.

⁵ Il est à noter que pendant la période coloniale, on n'arrivait pas à mettre la différence entre les Kabiye et les Losso. Ainsi, dans certains documents de l'époque, l'appellation Kabré/cabré ou Kabiye regroupait et les Kabiye et les Losso appelés aujourd'hui les Nawdéba.

Cette émigration spontanée a donné naissance à une multitude de *copés* (hameaux) et de *gbléta* (fermes) kabré et losso (Cornevin, *ibid.*).

In fine, à la veille de la seconde guerre mondiale, "l'opération colonisation des terres neuves du centre Togo" a fait déplacer une quinzaine de mille des colons Kabiyè-Losso (Péchoux, 1939 : 379). Installés dans le but de mettre en valeur le centre Togo en développant aussi bien les cultures vivrières que les cultures d'exportation, les colons ont également contribué à la construction et à l'entretien des voies de communication et fournissaient au même moment le trafic à l'automobile et au train. Cette mobilité "dirigée" participe de la structure actuelle de la population togolaise comme nous le verrons plus loin.

4. En guise de bilan : l'état de la mobilité à la fin du mandat français sur le Togo

La réorganisation du secteur des transports au lendemain de la confirmation par la SDN du mandat français sur le Togo a accentué d'une part, le goût de se déplacer chez les Togolais et a facilité, d'autre part, la circulation des biens.

4.1. La mobilité des personnes

L'association du train et de l'automobile introduits au tournant du XIX^e siècle a facilité les courants migratoires internes au Togo. L'un, orienté du nord vers le sud, l'autre, dans le sens inverse.

La première vague de migrants composée essentiellement de Kabiyè-Losso concernait les "colons", contractuels, manœuvres et journaliers du nord (Assima-Kpatcha, 2004 : 482). Ceux-ci (les contractuels et manœuvres notamment), à la faveur des travaux dits d'utilité publique, descendaient dans la partie méridionale du territoire, soit à pied, soit au moyen du train et plus tard par automobile. Fascinés par les avantages de l'économie de traite qu'ils trouvèrent au sud, quelques-uns de ces travailleurs nordiques finirent par y élire domicile et y faire souche. C'est ce que mentionne un rapport de 1929 en ces termes :

« À Fligbo et à Gadja [sud-ouest du territoire], il y a des cabrais qui y sont fixés, en famille, depuis plus de trois ans. Ceux-là ayant économisé franc par franc et sans se priver puisqu'ils sont bien logés, bien nourris et convenablement vêtus¹ après leurs heures de travail,

¹ Il y a une exagération certaine dans ce rapport car les conditions de travail des manœuvres étaient loin de refléter ce qui est décrit ici.

se trouvent à la tête d'une petite fortune se chiffrant jusqu'à 900 francs. C'est un résultat indéniable de l'amélioration matérielle de leurs conditions d'existence »¹.

Cette propension des populations du nord à se déplacer vers le sud se renforça lorsque l'administration exigea, à partir de 1926, le rachat de la prestation de tous les contribuables. Pendant cette période en effet, faute d'activités rémunératrices disponibles sur place, les ressortissants des régions septentrionales n'avaient d'autres choix que de descendre vers le sud en vue de vendre leur force de travail dans des magasins ou dans les plantations contre un maigre salaire. Mais, le comble fut atteint lors du déclenchement de la seconde guerre mondiale.

Avec cette guerre, les exigences de l'administration en matière de l'effort de guerre devinrent insupportables pour les jeunes gens des régions intérieures du territoire². Excédés, ces jeunes se déplacèrent massivement vers les villes de la côte dont les populations ne connurent pas la rigueur des exactions, ou alors, ils s'expatrièrent. Selon Goeh-Akué (1988 : 62), l'essentiel des flux migratoires observés pendant cette période avait pour point de chute Lomé et sa région³ dont la population passa de 102 400 habitants en 1939 à 121 350 habitants en 1945, soit un accroissement moyen annuel de plus de 3 %, le taux d'accroissement général du territoire n'étant seulement que de 1,7 %.

Il convient toutefois de nuancer ce point de vue en disant que tous les déplacements n'étaient pas orientés que vers le sud. Il existait tout de même, en dehors de l'exode vers les colonies voisines, une circulation des populations à l'intérieur de la région septentrionale elle-même, comme nous l'avons déjà vu avec P. P. Rey (1987).

Ces différents déplacements que nous qualifions d'ordinaire ou spontanés furent rendus possibles en majorité grâce à l'automobile et au train. C'est d'ailleurs ce que faisait observer Alain Pierret (1952 : 18) lorsqu'il déclarait :

¹ ANT-Lomé, 1L, Direction de la main d'œuvre, dossier 6, législation social et travail, projet de rapport à la SDN, 1929, p. 254.

² Que ce soit en AOF ou en AEF et même au Congo belge, les exactions en matière d'effort de guerre furent très pesantes pour les populations. Cet effort de guerre qui atteignit son paroxysme vers la fin de 1941, revint à la charge dès la fin de 1942 avec l'entrée en guerre des USA, à la suite du bombardement de Pearl Harbour, le 7 décembre et des succès japonais dans le "Pacifique. C'est dans ces conditions que le Gouverneur général du Congo belge prononça un discours le 18 décembre 1942 à l'issue duquel les colonisés étaient convaincus que la fin des exactions n'était pas pour le lendemain. Il déclarait : « *Il nous faut produire. Quoi ? C'est bien simple : tout ce que les Alliés nous demandent, tout ce qui peut aider à abattre les puissances de l'Axe. Hier il fallait de l'or ; aujourd'hui, c'est l'étain, le cobalt, le tungstène, le caoutchouc qui priment ; rien ne nous dit que demain, d'autres produits, le bois, ou le diamant industriel, ou le jute ne prendront pas priorité... Il nous faut transporter. Où ? Partout où les alliés nous demandent de leur délivrer leurs approvisionnements...* ». Cf. P. Ryckmans, *Étapes et Jalons*, Bruxelles, 1946, p. 166. Les deux axes de l'effort de guerre se dégageaient ainsi : produire et transporter.

³ Alors que ce flux migratoire orienté vers les villes avait pour objectif de chercher du travail à faire, Bouquet, le commandant de cercle de Lomé mentionnait que le taux de chômage avait atteint les plus hauts scores (Cf. Rapport annuel de la France à la SDN, 1934, p. 119). Du coup, cette jeunesse immigrée ne pouvait que se livrer aux basses besognes dans les centres urbains.

« Le mouvement de déplacement de la population fut facilité par ce que l'on a souvent appelé le besoin d'aventures qui s'empara surtout des jeunes Kabrè-Losso, lorsqu'on mit à leur disposition les moyens de transport modernes tels que le train et l'automobile, après avoir instauré la sécurité dans le territoire ».

À cette mobilité spontanée s'oppose un autre type de mobilité dit "dirigée". Initiée par le gouverneur Bonnacarrère en 1924, cette opération a conduit des milliers de Kabiyè-Losso à quitter leur site originel et à se fixer, dans la longue durée, sur les "terres neuves" du centre Togo compris entre Notsè et Sokodé. Partis pour une mise en valeur agricole de ces terres, ces populations finirent par s'installer définitivement en constituant non seulement une main d'œuvre pour la mise en place et l'entretien des voies de communication, mais aussi en fournissant le trafic tant voyageur que marchandises auxdites infrastructures de transport.

Dans le sens inverse (du sud vers le nord), il existait également de forts mouvements de populations. Ces mouvements touchaient le plus souvent des commerçants ou des fonctionnaires de l'administration ou les responsables des boutiques appartenant aux sociétés privées installées au sud qui, pour des raisons professionnelles, se déplaçaient vers le nord. La majorité des ethnies du sud y étaient représentées, entre autres, les Guin-Mina, les Nago, les Fons, les Ewé, les Ouatchi, comme l'indiquent les rapports annuels du cercle de Mango des années 1930 et 1931.

En plus de ces fonctionnaires et commerçants qui alimentaient le trafic-voyageurs en direction du nord, il faut ajouter la masse de travailleurs-manoœuvres Kabiyè-Losso qui, une fois leurs travaux terminés ou, après avoir gagné un peu de pécule au sud, n'hésitaient pas à rentrer au pays. Nombreux sont les rapports qui en firent mention. Entre autres, celui daté du 13 juin 1931 de M. Dassonville qui stipulait :

« Le chef de Djabatauré me signale qu'une dizaine d'hommes sont actuellement retournés au pays cabrais, les uns seraient partis depuis quelques mois, d'autres dernièrement. Ce fait se présente fréquemment dans les villages d'immigration, mais n'a en réalité aucune importance. Le cabrais transplanté hors de son pays d'origine, éprouve assez fréquemment le désir de le revoir, le prétexte est vite trouvé : funérailles d'un parent, un fétiche à consulter au sujet d'une naissance ou d'une maladie imaginaire. Personne ne peut alors empêcher le Cabrais de partir ; il laisse plantation, femmes, enfants et un beau soir s'en va "son pied la route" accompagné de son chien, porteur de toute sa richesse, un sac en peau de civette, une lanterne tempête et parfois un sac de mil sur la tête dont il fera cadeau aux amis restés au pays. Trois ou quatre mois après ce pèlerinage effectué, il revient

tranquillement accompagné d'une ou de deux nouvelles femmes, parfois de nouveaux adeptes et se remet au travail, content de lui et de la fugue qu'il vient de faire »¹.

Si ces retours périodiques contribuèrent à étancher la nostalgie des partants, ils firent impressions sur les paysans restés au village qui désormais, cherchaient eux aussi à émigrer. On peut s'en convaincre à partir du rapport suivant :

« Quoi d'étonnant à cela, si l'on songe que les cabrais qui sont une des races les plus primitives du Togo, qui vivent dans un état de complète nudité et de misère dans une région surpeuplée, ont vu depuis plusieurs années des camarades, anciens contractuels, regagner leur village bien vêtus, possesseurs d'économies qui leur semblent prodigieux... »².

En définitive, on convient avec Assima-Kpatcha (2004 : 484) que le salariat constituait l'une des raisons fondamentales de la mobilité interne des Togolais bien que n'étant pas la seule. Cette mobilité somme toute rendue possible grâce aux infrastructures de transport a favorisé un certain rapprochement des populations.

En dehors de la mobilité des personnes la circulation des biens existait aussi et avait toute son importance.

4.2. La circulation des biens

L'essor des transports dans l'entre-deux-guerres eut pour corollaire le développement de deux types de commerce : le commerce intérieur et le commerce extérieur, le premier étant moins développé que le second.

Bien que les sources archivistiques ne soient pas prolifiques à son sujet, le commerce intérieur fut non négligeable à l'échelle du territoire. Il était organisé autour des marchés ruraux, urbains et régionaux, rendus dynamiques, pour la plupart d'entre eux, par les gares du chemin de fer. Il s'agit entre autres des marchés de Tsévié, Notsè, Kpalimé, Atakpamé, Vogan, Kabou, Kétao, Mango, Kara, Niamtougou, etc. Leur ouverture était conditionnée par une autorisation du commissaire de la république. Ceci, afin de :

« Faciliter le contrôle des produits et ne laisser acheter que des produits sains, satisfaisant aux règles fixées par le conditionnement, éviter la dispersion des centres d'achat, afin que l'indigène soit assuré de trouver la concurrence nécessaire à l'obtention du meilleur prix » (Péchoux, 1939 : 236).

¹ ANT-Lomé, 2APA Sokodé, dossier 12, rapport sur la tournée de M. Dassonville, adjoint au commandant du cercle de Sokodé dans la région de Fazaou, Sokodé, le 13 juin 1931.

² ANT-Lomé, 1L, Direction de la main d'œuvre, dossier 6, législation social et travail, projet de rapport à la SDN, 1929, p. 5.

Dans une étude réalisée par J. C. Froelich, P. Alexandre et R. Cornevin sur les marchés du nord Togo, il est montré que les activités de ceux-ci étaient florissantes. En dehors des produits vivriers qui abondaient sur ces marchés, on y rencontrait également de la pacotille, des produits de la forge, du gros et du petit bétail, de la volaille etc. Sur les marchés du sud, on rencontrait en dehors des produits vivriers, du sel, du poisson séché ou fumé etc.

Très souvent, on rencontrait sur les marchés du sud des produits venant du nord et inversement. Cela était rendu possible par le rôle de liaison que jouaient les infrastructures de transport. C'est l'exemple des cotonnades qui se retrouvaient sur plusieurs marchés, au sud comme au nord et dont la traite constituait une des activités majeures sur les places de marché comme le confirme un rapport de 1937 :

« Elle [la période de la traite du coton] s'ouvrait en janvier et se terminait en juillet. Les achats n'étaient autorisés que sur les marchés officiels classés et soumis au contrôle de l'inspecteur des produits. Chaque firme disposait de quelques agents européens ou indigènes qui faisaient agir dans leurs secteurs respectifs, les acheteurs à leur solde. Ceux-ci recevaient généralement un petit salaire et une commission au tonnage. Les produits étaient rassemblés chez l'acheteur, d'où des camions appartenant à des autochtones ou à des traitants, allaient les chercher pour ensuite les acheminer vers les gares ou vers les usines »¹.

Comme on peut le constater, le chemin de fer central a joué un rôle non négligeable dans le commerce intérieur. D'ailleurs les sources le déclarent :

« L'influence de la deuxième section Anié-Blitta sur le développement commercial du réseau et sur la vie économique générale du territoire a été remarquable. Avant la construction de la ligne, la région entre [Atakpamé et Sokodé] était pour ainsi dire désertique. A peine trouvait-on épars sur cette vaste étendue de brousse arbustive quelques rares campements de cultures occupés par les habitants du canton d'Atakpamé et du Kpessi »².

Les principaux acteurs de la vie du marché au nord étaient les Anoufom, les Hausa, les Cotocoli, alors qu'au sud, ce sont les Guin-Mina et les Ewé qui prédominaient. Comme le souligne L. Péchoux (1939 : 237), le commerce local était en général dominé par des traitants autochtones parmi lesquels les femmes jouaient un rôle non négligeable, surtout pour ce qui concerne le commerce des denrées alimentaires.

Nous l'avons déjà souligné, le trafic caravanier était toujours actif dans les cercles du nord. Sokodé et Mango ayant conservé leur statut de pôles de transit de ce trafic, on y croisait

¹ ANT-Lomé, 3D, dossier 196, historique de la culture du coton au Togo.

² ANT-Lomé, 3G12 bis, étude sur la construction du chemin de fer central et son impact sur la vie économique du territoire (1929-1933).

très souvent, en dehors des Haussa et Dioula, des Anoufom, des Kabiye et des Tem. Parlant de ce commerce caravanier dans lequel étaient impliquées les deux villes sus-citées et du rôle joué par les autochtones dans ce commerce, K. Barandao (1987 : 316) affirme :

« Quelques autochtones, marchands de bœuf, revendeurs, avaient su développer leur commerce de détail pour le transformer peu à peu, en un commerce de demi-gros. Les commerçants avaient recours aux services des porteurs des conducteurs, des bêtes de sommes de bouviers, à qui ils confiaient la charge de convoier leurs troupeaux ou leurs marchandises. Tous ces employés venus du nord du Nigeria étaient pour la plupart des Hausa ou des Peuls ; ils recevaient un salaire variable suivant la valeur ou le poids des marchandises, le genre du bétail convoyé, la distance à parcourir... ».

Ce commerce caravanier a donc permis à une frange de population de gagner sa vie grâce aux petits pécules qu'ils acquéraient ça et là. Cependant, dans quelle devise ces employés étaient-ils rémunérés ?

4.3. La question de la circulation monétaire

Répondre à la question posée ci-dessus nécessite de revenir un peu sur la question de la circulation monétaire¹ au Togo dans l'entre-deux-guerres. En effet, avant l'avènement de la colonisation, les populations de l'espace togolais étaient habituées à utiliser le cauri comme monnaie. En dehors du cauri, le "demi-dollar" avait également cours mais à échelle réduite. Lorsque les Allemands s'installèrent au Togo, ils réussirent à imposer le mark comme monnaie de référence. La victoire des Alliés au Togo en 1914 n'eut que très peu d'influence sur la circulation monétaire. Le mark était toujours utilisé, mais cette fois-ci aux côtés de la livre anglaise et de la monnaie française, à des taux variables (Goeh-Akué et Sebald, 2005 : 356).

Les affinités économiques et socioculturelles entre la Gold Coast et le Togo occidental (notamment, la zone allant de Lomé à Kpalimé) ont fait que le shilling (unité divisionnaire de la livre anglaise) circulait abondamment au Togo. Cette situation a fait que pendant les premières années du mandat français sur le Togo, la question monétaire fut un véritable casse-tête. La création à Lomé de la Banque de l'Afrique de l'Ouest (BAO) par décret du 31 décembre 1920 et celui du 20 mai 1921 attribuant cours légal à ses billets dans la circonscription de Lomé n'apporta aucune solution concrète à la situation (Péchoux, 1939 : 284). C'est donc progressivement que les pièces métalliques émises par la BAO parvinrent à

¹ Lire avec intérêt A. Dotsè, *La réforme monétaire et ses impacts socio-économiques au Togo sous mandat français de 1921-1928*, mémoire de maîtrise d'histoire, Université de Lomé, 1995.

évincer le shilling et à s'imposer comme monnaie de référence au sud Togo dans les années 1930. Pendant ce moment, le nord Togo, à peine ouvert à l'économie de traite utilisait encore la monnaie traditionnelle, le cauri¹.

Cependant, l'avènement de la seconde guerre mondiale fit resurgir au Togo l'usage du shilling. Ce n'est qu'avec la création du franc colonial par le décret du 25 décembre 1945 et l'organisation du service des changes que l'influence de la livre a pu être contenue, favorisant ainsi l'ancrage du Togo dans la sphère d'influence française jusqu'en 1960 (Goeh-Akué et Sebald, 2005 : 358).

Dans ces conditions, jusqu'à la veille de la seconde guerre mondiale, il était difficile d'adopter une devise unique pour payer les employés surtout ceux des activités libérales. Selon qu'on est au sud ou au nord, les paiements se faisaient en fonction de la monnaie qui prédominait dans la région. C'est ainsi que pendant longtemps, les transactions se faisaient au nord par le biais des monnaies traditionnelles (Apoudjak, 1988) alors qu'au sud le shilling était couramment utilisé. À en croire Goeh-Akué et Sebald (op. cit), les 2/5^{ème} de la vente des marchandises des commerçants du sud Togo étaient réalisés en livres, ainsi que les 3/5^{ème} des achats des produits du cru. L'entre-deux-guerres était donc caractérisé par "un imbroglio monétaire" qui fut fortement ressenti dans les échanges intérieurs du territoire. Le commerce extérieur en plein essor, fut moins touché par cette question monétaire.

Ce commerce extérieur consistait en l'import/export dont les principales actrices étaient les maisons de commerce² installées à Lomé, avec des succursales à l'intérieur. Celles-ci avaient pour négociants ou intermédiaires des Syro-libanais et quelques rares autochtones dont le dynamisme faisait marcher les affaires pour les Européens³. Du coup, vers la fin des années vingt, les réseaux européens du commerce de traite avaient réussi à s'installer dans les principaux centres du Togo.

À l'importation, les wagons et automobiles se chargeaient du sel, du tabac, des cotonnades, des outils agricoles, des vêtements, des tissus, de la quincaillerie, des parfumeries, desservant les régions selon les préférences des populations. Très florissante au départ, l'importation chuta avec le déclenchement de la seconde guerre mondiale. Cette situation est d'autant plus vraie que le confirme Goeh-Akué (1988 : 62) :

« L'importation des biens et articles de consommation courante auxquels les populations, surtout urbaines, étaient habituées, chuta considérablement. Entre 1939 et 1940

¹ Lire à ce sujet W. Apoudjak, *Les mutations sociales et économiques en pays tchamba de la période précoloniale à l'indépendance*, mémoire de maîtrise d'histoire, Université du Bénin, 1988, 283 p.

² Confère Annexe 2 pour avoir la liste détaillée des sociétés privées opérant au Togo pendant la période coloniale.

³ L'efficacité des Syro-libanais dans le commerce de traite au Togo est comparable à celle des Indiens en Afrique orientale, des Portugais et des Grecs au Cameroun, des Arabes au Zanzibar etc.

les importations de cotonnades baissèrent de 40 %, le sucre de 59 %, les médicaments de 85% [...] L'importation d'hydrocarbures est presque nulle en 1941-1942 ; le ciment était rare. Les denrées alimentaires : maïs, gari, huile de palme, furent réquisitionnées pour l'effort de guerre ».

Cet état de choses a conduit inexorablement à la cherté de la vie, surtout dans les milieux urbains¹.

À l'exportation, on observait, jusqu'à la crise, trois types de produits. Le cacao et le café représentant en valeur 30 à 50 %, les oléagineux variant entre 19 et 46 % et les textiles (coton, kapok) s'appropriant le reste. (Fontanilles, 1974 : 1974). Selon le même auteur (op. cit), le volume des échanges commerciaux du Togo augmenta, de façon globale, de plus de 20 % pendant la période allant de 1924 à 1930. Toutefois, observe Fontanilles, la balance commerciale fut déficitaire entre 1925-1927 et 1929-1930.

La chute libre du tonnage exporté intervint avec la crise en raison de la chute des cours des produits induite par cette crise. Au lendemain de celle-ci, les activités reprurent plus belles. La production cotonnière, grâce à la mise en valeur du centre Togo avec la création des villages de colonisation, ne faisait qu'augmenter², dépassant pratiquement à chaque saison, la moitié de celle de l'ensemble de l'AOF³.

La production caféière et cacaoyère connut elle aussi une augmentation sensible. L'exemple du café mérite d'être souligné. En effet, alors que les rapports officiels d'avant la crise plafonnaient la production totale du café à 800 tonnes, on assiste, à partir de 1935, à une croissance inouïe. Celle-ci doubla, passant de 1 500 tonnes en 1935 à 2 000 tonnes en 1936 et atteint même 3 300 tonnes en 1938⁴. Cette croissance s'explique, à en croire l'administration, par la distribution des pieds de café aux planteurs à partir de 1930, par les résultats des Sociétés indigènes de prévoyance (SIP)⁵ et par l'ouverture de la route de l'Akposso ayant permis la mise en valeur du Litimé favorable à cette culture.

Grâce aux SIP, les cercles de Mango et Sokodé se sont spécialisés dans la culture d'arachide et du karité, dont le beurre et l'amande étaient très recherchés, mais pas

¹ Selon un rapport de 1934, le prix de vente de quelques produits importés entre 1931-1934 a augmenté comme suit : sucre, 56 % ; tabac, 25 % ; sel, 32 % ; bière, 33 % ; pagnes, 67 % ; ciment, 93 %. Cf. ANT-Lomé, 2APA, rapport annuel de la chambre du commerce, a/s le prix de la vie, Lomé, le 1^{er} octobre, 1934.

² Chaque milieu de culture avait sa spécialité. A en croire le rapport annuel de la France à la SDN de 1937, on pouvait lire sur les balles de coton sur les marchés mondiaux : "Togo-Klouto", "Togo-Aného", "Togo-Mono", "Togo-Sokodé", etc.

³ ANT-Lomé, 3D, dossier 196, historique de la culture du coton au Togo. Selon cette même source, la production cotonnière du Togo, même pendant la période de crise (1931-1933), comparée à celle de l'AOF en pourcentage, évolua de 50,35 % à 69,24 %, passant par 93,24 % en 1932.

⁴ Cf. les rapports annuels de la France à la SDN des années 1935 à 1938.

⁵ Pour d'amples informations sur les SIP et leurs résultats au Togo, lire Bammoy Nabe, *Les mouvements mutualistes et coopératifs agricoles au Togo et au Dahomey. De la crise aux indépendances. Histoire d'un dirigisme des pouvoirs publics*, Thèse de doctorat unique, Université de Provence (Aix-Marseille I), 1997.

suffisamment fournis. À titre illustratif, en 1935, le tonnage du beurre de karité exporté était de 48 tonnes. Il passa à 72 tonnes en 1938. Pour l'amende, il passa de 354 tonnes en 1936 à 664 tonnes en 1937 (Barandao, 1987 : 481).

Dans la foulée des exportations, les produits vivriers n'étaient pas en reste. Composées du gros bétail, du maïs, du haricot etc., ces denrées étaient écoulées très souvent vers les colonies voisines, notamment la Gold Coast¹. Toutefois, leur exportation vers l'outre atlantique n'était pas négligeable. Car, à en croire un rapport daté de 1926, « c'est sous pavillon français que s'exportait plus de la moitié des denrées à destination de l'outre atlantique »².

Les principaux partenaires commerciaux étaient, dans l'ordre d'importance, la France, l'Angleterre, l'Allemagne, les États-Unis, la Hollande, la Belgique, l'Italie etc. (Simtokena, 1997 : 61). Cela montre combien le Togo était impliqué dans l'économie-monde, qui, cette fois, n'était plus l'affaire du seul Togo méridional mais, concernait aussi la partie septentrionale du territoire.

En définitive, il convient de retenir que les besoins de mise en valeur du Togo ont nécessité l'amélioration et l'extension du réseau des infrastructures de transport par la puissance mandataire à partir de 1920. À l'avènement de la crise économique, l'essentiel des voies de communication fut installé. Par des moyens modernes de communication, le nord du territoire quasi marginalisé pendant la période allemande, fut de plus en plus intégré à l'économie-monde.

La politique de désenclavement dont Bonnacarrère fut le grand architecte porta relativement ses fruits. Désormais, les populations et les biens purent se déplacer à l'échelle du territoire. Pendant que les originaires du sud se rendaient au nord pour des raisons administratives ou commerciales, les populations du nord descendaient au sud soit pour servir comme main d'œuvre sur les chantiers publics ou dans les plantations administratives et privées, soit dans le cadre de l'opération « colonisation des terres neuves du centre Togo ». Le rôle joué par l'une et l'autre des régions dans l'économie de traite se résume par cette formule de Pierre Kipré (1980) : « *Au moment où l'économie de traite se renforce dans la colonie, on voit que l'espace colonial se découpe en sous-régions hiérarchisées : les unes sont marginales et interviennent dans l'économie de traite seulement comme réservoir de mains d'œuvre* ».

¹ Cette exportation est très difficile à quantifier à cause de la porosité des frontières donnant lieu à la contrebande. C'est d'ailleurs ce que Christophe Batsch (1976) a qualifié de "petite exportation Ewé-Mina".

² Cf. JOT, 1926, les effets de l'arrêté du 7 avril 1926, p. 146.

De toute façon, que ce soit dans leur phase de mise en place ou celle d'exploitation, les infrastructures de transport ont facilité, bien que de façon limitée, les mouvements des personnes et des biens pendant la période mandataire. Cependant, conçues dans une approche de complémentarité au départ, la route et le rail ont fini par se livrer une compétition qui finit par tourner en faveur de la route compte tenu des difficultés éprouvées par le chemin de fer à partir des années trente. Ainsi, la mobilité des Togolais sera de plus en plus assurée par l'automobile que par le train, comme nous le verrons dans les prochains chapitres. Mais les milieux que ni automobile, ni locomotive ne desservait, la locomotion naturelle et le portage étaient omniprésents.

Il est révélateur de constater que pendant la période mandataire, l'administration coloniale a accordé plus d'intérêt à la partie septentrionale du territoire en matière de construction de voies de communication, notamment de routes. Cette situation a conduit, pendant la période de tutelle et bien plus tard, au détournement, au profit de la partie méridionale, aussi bien des voies commerciales que d'une proportion indéniable de l'ensemble du mouvement commercial, d'autant plus que le port d'embarquement des produits du cru vers la métropole se situe au sud. C'est d'ailleurs l'une des raisons qui expliquent la dynamique socioéconomique d'un certain nombre d'agglomérations situées dans cette partie du territoire. Nous le verrons plus loin.

CODESRIA - BIBLIOTHÈQUE

Au terme de cette première partie, il convient de se prononcer sur l'état de la mobilité à la fin du mandat français sur le Togo. En effet, de la fin du XIX^{ème} siècle jusqu'à la fin de la période mandataire au Togo, nous l'avons vu, l'avènement de la colonisation, qu'elle soit allemande ou française a bouleversé, à quelques nuances près, les dynamiques anciennes de mobilité des populations. Au-delà des législations (arrêtés, décrets, etc.), du maillage administratif, de l'érection des frontières, c'est surtout la mise en place des infrastructures modernes de transport jadis inconnues des populations qui contribua à réorienter les flux migratoires et à impulser un nouveau type de mobilité de direction nord/sud au Togo comme partout ailleurs dans les colonies. En cela, les Allemands ont posé les jalons et les Français ont édifié dessus, surtout pendant la période mandataire sous le "grand gouvernorat" de Bonnacarrère (Cornevin, 1963).

Mais, le déclenchement de la crise au Togo à partir de 1932 ne permit pas d'aller aussi loin que prévu. Ainsi, l'équipement se limita à des réalisations relativement sommaires. Le nouveau wharf, le prolongement du chemin de fer de 112 km et l'extension du réseau routier vers le nord passant de 1 662 km en 1929 à 2 400 km en 1936, telles furent les réalisations concrètes en matière d'infrastructures de transport au Togo sous mandat français. L'élément nouveau fut l'essor de l'automobile. 3 voitures en 1914 contre 691 camions et voitures en 1936. Cet essor de l'automobile quasi inexistant en 1914, facilita la mobilité aussi bien des agents de l'administration, des étrangers que des Togolais et surtout, l'acheminement vers le rail, des produits destinés à l'exportation. C'est d'ailleurs ce qui explique la concurrence faite au rail par la route. Cependant, au-delà de la circulation des personnes que favorisèrent les moyens modernes de transport, c'est surtout le commerce de traite qui fut le grand bénéficiaire de ces voies de communication. Il en profita pour étendre ses réseaux et ses activités. Ainsi, le mieux-être social tant prêché par l'administration et pour lequel elle disait avoir mis en place les infrastructures de transport n'était pas au rendez-vous. La fonction initiale des infrastructures de transport fut alors travestie, ne visant plus qu'un but de rentabilité. Dans ces conditions, les travaux d'aménagement des voies de communication et le portage, jadis une tradition en Afrique précoloniale, devinrent du coup une contrainte, mieux une corvée pour les populations autochtones qui se rappellent encore des déplacements qu'ils durent effectuer loin de chez eux pour construire un pont ou une voie de communication de type moderne. La coercition et les exactions auxquelles a donné lieu la mise en place de ces infrastructures ont créé chez les Togolais le désir de s'expatrier ; nous le verrons dans le cinquième chapitre.

L'administration même était consciente de ses limites. Voilà pourquoi, elle se résolut à revoir sa politique en matière des infrastructures de transport au lendemain de la guerre.

DEUXIÈME PARTIE :

LA ‘MODERNISATION’ DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT SUR FOND DE
FINANCEMENTS ÉTRANGERS : QUELLE INCIDENCE SUR LA MOBILITÉ ?

(1946-1966)

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

À Brazzaville en janvier-février 1944, le général de Gaulle et les gouverneurs des territoires réunis, s'interrogeaient sur ce qu'allaient devenir les colonies françaises au sortir de la guerre. À cet effet, un certain nombre de mesures furent adoptées, visant à améliorer les conditions de vie des colonies dans les domaines économique et social¹. Un an plus tard, précisément le 26 juin 1945, la France adhéra à la Charte des Nations unies dont l'article 73 se prononçait sur l'avenir des anciennes colonies en ces termes :

« Les membres des Nations Unies qui ont ou qui assument la responsabilité d'administrer des territoires dont les populations ne s'administrent pas encore complètement elles-mêmes, reconnaissent le principe de la primauté des intérêts des habitants de ces territoires. Ils acceptent comme une mission sacrée l'obligation de favoriser, dans toute la mesure du possible, leur prospérité dans le cadre du système de paix et de sécurité internationales établi par la présente charte et, à cette fin : - d'assurer en respectant la culture des populations en question, leur progrès politique, économique et social ainsi que le développement de leur instruction, de les traiter avec équité et de les protéger contre les abus ; [...] »².

Par la même Charte, le Togo fut confié à la France sous le régime international de la Tutelle et l'accord signé en vertu de l'article 79 de la Charte fut ratifié le 13 décembre 1946 par l'Assemblée générale des Nations unies.

Conformément à ce nouveau statut du Togo et considérant les recommandations de la conférence de Brazzaville, doublées des engagements moraux souscrits dans la Charte de San Francisco, la France décida de revoir sa politique dans les colonies en général et au Togo en particulier. Il n'était pas alors question de libérer brusquement des territoires insuffisamment dotés d'équipements et de structures économiques et des populations immatures pour la conduite de leurs propres affaires. Il s'agissait plutôt, pour la France, de conduire progressivement ces populations vers l'auto détermination et l'auto administration en dotant leurs territoires d'infrastructures modernes considérées comme base de la vie économique et du changement social. Pour atteindre cet objectif, un fonds spécial fut créé par la métropole en avril 1946. On l'appela Fonds d'investissement pour le développement économique et social (FIDES). En 1960, à l'accession de la majorité des colonies à l'indépendance, il fut remplacé par le fonds d'aide et de coopération (FAC). Ces fonds avaient pour objectifs, entre autres, de "moderniser" les infrastructures de transport dans les colonies et plus tard dans les territoires indépendants. Eu égard à cette réalité, quel impact la modernisation des voies de

¹ Lire avec intérêt, Ministère des colonies, *La Conférence Africaine Française. Brazzaville, 30 janvier 1944 – 8 février 1944*, Paris, Ministère des Colonies, 1945, 133 p.

² Charte de San Francisco cité par P. Chaleur, "Les idées directrices de « Marchés tropicaux et méditerranéens »" in *Marchés tropicaux* du 21 novembre 1970, p. 5.

communication réalisées dans le cadre de ces fonds a-t-elle eu sur la mobilité des personnes et des biens au Togo du lendemain de la seconde guerre mondiale aux premières années de l'indépendance ?

Pour répondre convenablement à cette question, nous essayerons d'analyser dans un premier temps, l'institution et le fonctionnement desdits fonds, leurs actions dans le domaine des infrastructures de transport avant d'aborder l'influence de la restructuration du secteur des transports sur la mobilité des Togolais et la circulation de leurs biens.

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

CHAPITRE III :

LES RÉALITÉS DE LA MOBILITÉ AU TOGO PENDANT LA “DURÉE DE VIE” DU FIDES (1946-1958)

Au terme de la seconde guerre mondiale la France, à l'image de ses colonies, était épuisée, à bout de souffle ; leurs équipements économique et social partiellement détruits ou aux limites de l'usure. L'adoption d'un plan apparaissait comme une nécessité de la remise en état de l'économie nationale et impériale, que l'on ne pouvait espérer du jeu spontané des lois économiques du capitalisme (Suret-Canale, 1977 : 98). Ainsi, face à l'usure d'un équipement déjà vétuste et insuffisant avant la guerre et à l'exigence de rétablir rapidement la capacité de production des territoires coloniaux, la France mit sur pied un plan d'équipement et de développement économique et social, le FIDES.

Conçu essentiellement pour les colonies, ce plan visait à accroître la production et le bien-être des populations autochtones à travers une politique soutenue basée sur la “modernisation” de l'équipement dans lesdites colonies. Au Togo comme dans plusieurs territoires, d'importantes sommes furent investies dans le secteur des transports, car, on estimait que « le développement socio-économique des autochtones passe forcément par le développement des infrastructures de transport ». Dans ces conditions, quelles furent les réalisations effectuées dans le cadre de ce plan en matière des transports et quel était l'état de la circulation des Togolais et de leurs biens pendant cette période?

Pour mieux répondre à cette question, il convient d'analyser ce qu'est le FIDES, sa contribution à la réorganisation du secteur des transports terrestres togolais, ainsi que l'apport de cette politique d'équipement à la circulation des personnes et des biens pendant la période concernée. Telles devront être nos préoccupations dans le présent chapitre.

I. LE FIDES : UN CADRE IDÉAL POUR LA RESTRUCTURATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AU TOGO DE 1946 À 1958 ?

Le FIDES est l'émanation du vœu de la métropole d'accélérer l'exploitation des colonies dont l'effort de guerre avait une fois encore fait découvrir les potentialités humaines, les richesses du sol et du sous-sol. En effet, l'intention de la France métropolitaine au lendemain de la seconde guerre mondiale était de renforcer la capacité de production dans les territoires d'outre-mer en vue de soutenir son économie en décadence. Pour atteindre cet objectif, il s'avère indispensable de mener une politique des infrastructures de transport. C'est

ce qui amena l'administration coloniale à consacrer la plus grande partie des investissements publics de la période 1946-1958 à ces infrastructures, les routes en tête, puis le chemin de fer.

1. Le FIDES : institution et objectifs

La seconde guerre mondiale a été une période de dures épreuves pour la France et ses colonies. Ces dernières ont vu, au sortir de cette guerre, leurs équipements économique et social très délabrés. Consciente que les colonies étaient dans l'impossibilité de remettre en ordre leur équipement à cause de l'immensité des ressources à investir, la métropole se chargea de fournir la majeure partie du financement afférent. C'est dans cette optique qu'elle conçut un plan de développement économique et social et fit adopter, par les parlementaires, une loi le 30 avril 1946 portant sur les fonds baptismaux le FIDES.

Cependant, l'adoption de cette planification ne se réalisa sans débats. Elle était fortement discutée, en raison de ses origines soviétiques. Il a fallu que des hommes rompus à la tâche, à l'instar de M. R. Saller¹, alors gouverneur de la France d'outre-mer, montassent au créneau pour expliquer le bien fondé de l'initiative et imposer leur vision pragmatiste. Le 17 novembre 1945, Saller écrivait :

« Rien ne peut faire oublier les faits [...] Planisme ou libéralisme. La controverse peut interminablement se dérouler sur le sujet des théories [...] Lorsqu'on y réfléchit, qu'on considère comment, dans un passé proche, des pays tels que les États-Unis et l'URSS ont acquis leur puissance, lorsqu'on cherche à connaître les composants principaux du système actuel de forces des grandes nations, l'on est conduit à constater que toutes conditions de situation géographique mises à part, la puissance est presque exclusivement fonction de quatre facteurs qui sont la richesse et la santé des productions du sol et du sous-sol, une industrialisation aussi complète que possible, la circulation rapide et bon marché des produits, et le confort le plus étendu pour les masses de la population, étant entendu que l'économie construite sur ces bases doit pouvoir s'affranchir de toute autarcie et s'intégrer à tout moment dans les échanges mondiaux... »².

Peu à peu, le consensus fut trouvé et en avril 1946, plus rien ne s'opposait à l'adoption dudit plan dont les différentes orientations étaient contenues dans les différents articles.

En effet, la loi n° 40-800 du 30 avril 1946 portant l'établissement, le financement et l'exécution de plans d'équipement et de développement des territoires relevant du ministère de

¹ On se souvient de ce personnage qui, lorsqu'il était encore ministre français des Finances, de l'économie et du plan, a contribué prodigieusement à l'essor de la Côte d'Ivoire.

² Saller cité par *Marchés tropicaux et méditerranéens* du 21 novembre 1970, p. 7.

la France d'outre-mer dispose dans son article 1^{er} :

« Dans un délai de six mois, le ministre de la France d'outre-mer établira pour les territoires relevant de son autorité à la date de la présente loi des plans de développement économique et social portant sur une période de dix années. Ces plans comporteront la transformation de ces territoires en pays modernes pour tout ce qui concerne leur équipement public et privé et engloberont la production, la transformation, la circulation et l'utilisation des richesses de toute nature desdits territoires.

Ils auront pour objet : d'une part et par priorité, de satisfaire aux besoins de populations autochtones et de généraliser les conditions les plus favorables à leur progrès social ; d'autre part, en concordance avec les plans établis par le commissariat général du plan, de concourir à l'exécution des programmes de reconstitution et de développement de l'économie de l'Union française, tant sur le plan métropolitain que sur celui des échanges internationaux. Ces plans seront approuvés par décrets pris en conseil des ministres, sur le rapport du ministre de la France d'outre-mer, après avis des autorités locales et du conseil du plan »¹.

Déjà dans ce premier article de la loi, les couleurs du plan furent annoncées. D'abord, il visait à améliorer les conditions de vie des autochtones, ensuite, à renforcer l'économie de l'Union française. Commentant les objectifs assignés au plan, la Revue *Économie* affirme qu'au-delà des principaux objectifs ci-dessus annoncés condensés en deux, dans les faits, le plan visait plutôt quatre objectifs. Ceux-ci consistaient à :

- équiper les territoires de façon à leur permettre de satisfaire, par leurs propres moyens notamment dans le domaine alimentaire, les besoins essentiels de leurs populations ;
- développer la production des matières premières et des produits susceptibles d'être achetés par la métropole et le reste du monde ;
- accroître la connaissance du milieu physique grâce à des cartes géographiques et géologiques ;
- pousser l'action sociale dans les domaines de la santé, de l'enseignement et de l'habitat².

À travers ces objectifs, on s'aperçoit qu'on a toujours essayé de rester, ne serait-ce que théoriquement, dans le cadre du "développement économique et social" contenu dans la dénomination du plan. Ce procédé fut expliqué plus tard par M. P. Pflimlin, ministre de la France d'outre-mer, lorsqu'il commentait devant l'Assemblée de Versailles, un rapport de René

¹ Journal officiel de la République française (JORF) du 1^{er} mai 1946, article 1^{er}, p. 3655.

² Cf. "Dix années d'investissements publics français dans les territoires d'outre-mer", in *Économie*, n° 539 du 10 mai 1956.

Moreux¹ en juin 1952. Il déclarait :

« L'économie sans considération sociale nous conduit inéluctablement aux pires dévaluations et parfois à des formes de pensée et d'action proprement inhumaines ; mais le social qui ne s'appuie pas sur une réalité durable ressemble fort à une chimère. Pour moi, économique et social ne sont que deux objectifs éclairant deux aspects d'une même réalité, et si la loi de 1946, qui demeure notre charte, parlait de "développement économique et social", ce n'est pas par une sorte de verbal rapprochement, mais parce qu'elle procède d'une vision particulièrement lucide de l'union qui doit, en effet, relier ces deux aspects de notre préoccupation fondamentale »².

Les différentes sources de financement auxquelles le plan devait faire appel furent précisées par la même loi du 30 avril. Celle-ci mentionnait dans ses articles troisième et quatrième :

Article 3 : *« Le financement de ces plans est assuré par un fonds d'investissements pour le développement économique et social (F.I.D.E.S.) qui sera alimenté en recettes :*

Par une dotation de la métropole, qui sera fixée chaque année par la loi de finances ;

Par des contributions des territoires intéressés constituées par des ressources permanentes ou extraordinaires provenant soit des impôts et taxes locaux, soit des fonds de réserve ou de toute autre source de revenus, soit enfin d'avances à long terme que ces territoires pourront demander à la caisse centrale de la France d'outre-mer dans la limite des sommes nécessaires à l'exécution des programmes approuvés. Les contributions précitées des territoires seront votées par les assemblées locales. Elles ne pourront être employées à l'exécution de programmes autres que ceux qui concernent le territoire qui les accorde, sauf dérogation exceptionnelle consentie par l'assemblée locale dudit territoire ».

Article 4 : *« La caisse centrale de la France d'outre-mer est autorisée par la présente loi :*

À accorder les avances précitées au taux d'intérêt de 1 p. 100 l'an et avec des délais de remboursement suffisants pour ne pas gêner l'exécution des programmes ;

À constituer directement la part revenant à la puissance publique dans le capital des

¹ René Moreux, directeur du *Journal de la marine marchande*, fonda en novembre 1945 avec son fils Christian Moreux, l'hebdomadaire *Marchés coloniaux du monde* devenu *Marchés tropicaux du monde* et plus tard, *Marchés tropicaux et méditerranéens*. C'était la première revue essentiellement consacrée à l'examen des problèmes politiques, économiques, sociaux et culturels des territoires sous-développés en relation avec la France. En dehors des revues sus-citées, René Moreux créa également *La pêche maritime*, *Le droit maritime français*, *Industries et travaux d'outre-mer*. Il mourut en 1957 à l'âge de 81 ans après avoir passé le témoin à son fils Christian Moreux. Ses travaux lui ont valu la distinction honorifique de Grand Officier de la légion d'honneur au titre de la France d'outre-mer. Cf. A. A. Eho, *Le développement économique du Togo de 1945 à 1960 vu par la revue Marché Coloniaux du Monde*, mémoire de maîtrise d'histoire, Université de Poitiers, 1988, p. 4.

² Discours du 26 juin 1952 de M. P. Pflimlin à l'Assemblée de l'Union française, in *Marchés coloniaux du monde* du 5 juillet 1952, p. 1802 et suivantes.

entreprises prévues aux alinéas 1° et 2° de l'article 2 ci-dessus, ou à fournir aux collectivités ou établissements publics, sous forme d'avances, les moyens de le faire ;

À assurer ou garantir aux collectivités ou aux entreprises concourant à l'exécution des programmes, directement ou par l'intermédiaire d'établissements publics, toutes opérations financières autorisées par la loi et destinées à faciliter cette exécution.

Les conditions auxquelles s'effectuèrent les diverses opérations précitées seront déterminées par décrets en forme de règlement d'administration publique rendus sur le rapport des ministres de la France d'outre-mer et des finances. Les mêmes décrets modifieront, si besoin est, les statuts de la caisse centrale de la France d'outre-mer »¹.

Comme on peut le constater, les sources de financement peuvent se distinguer selon plusieurs critères :

- par leur nature, ressources publiques ou privées ;
- par leur origine, métropolitaine, locale ou étrangère (Eho, 1989 : 10).

La contribution de la métropole était fixée chaque année par la loi de finances et inscrite au budget extraordinaire. Elle était accordée sous deux formes : en crédits d'engagement et en crédits de paiement. S'agissant des contributions des territoires, elles étaient constituées de ressources permanentes ou extraordinaires provenant soit des impôts et taxes locaux, soit des fonds de réserves ou de toute autre source de revenus, soit enfin des avances à long terme de la caisse centrale de la France d'outre-mer (CCFOM).

Cette caisse jouait deux rôles. D'une part, elle avançait aux territoires les fonds nécessaires, en complément des moyens financiers dont ils disposaient pour l'exécution du plan ; d'autre part, elle soutenait, développait et réalisait les investissements privés prévus par la loi².

La part respective de ces deux sources de financement était fonction des projets à réaliser. La proportion de chaque partenaire a connu une évolution soit à la hausse, soit à la baisse de 1947 jusqu'à la fin du plan. C'est ce que confirme cet extrait de document :

« Jusqu'au 1^{er} juillet 1953, les programmes ont été financés en moyenne à raison de 55 % par subvention du budget de l'État, et 45 % par contribution des territoires. Du 1^{er} juillet 1953 au 1^{er} janvier 1956, la contribution des pays bénéficiaires a été ramenée à une moyenne de 25 %. Après le 1^{er} janvier 1956, les "dépenses générales" (études, etc.), les opérations de développement de la production et d'équipement social ont été entièrement financées par subvention du budget de l'État français ; par contre, les travaux d'infrastructures (voies de

¹ JORF du 1^{er} mai 1946, articles 3 et 4, p. 3655.

² "Dix années d'investissements publics français dans les territoires d'outre-mer", in *Économie*, n° 539 du 10 mai 1956, p. 17.

communications) sont demeurés partiellement financés, à raison de 25 %, par contribution des pays intéressés. Rapporté au montant total des programmes de développement financés par les sections d'outre-mer du F.I.D.E.S. la contribution des pays d'outre-mer s'est trouvée ainsi ramenée à 10 % environ depuis 1956 »¹.

En définitive, le plan était alimenté par trois canaux de financement : la section générale du FIDES, les sections d'outre-mer et les prêts de la CCFOM. Chacun était destiné à une mission bien précise. Le premier faisait face aux dépenses concernant les recherches scientifiques et les projets intéressant à la fois la métropole et plusieurs territoires d'outre-mer ; le second, par contre, s'occupait des projets intéressant exclusivement les territoires d'outre-mer ; le dernier enfin, venait en appui au second (Eho, 1989 : 11-12).

Ce furent là les principes fondateurs du FIDES. Qu'en était-il alors du fonctionnement ?

2. Le fonctionnement du FIDES

Pour mener à bien ses activités, la gestion du FIDES était confiée à la CCFOM sous le contrôle d'un comité directeur. C'est l'article 5 de la même loi du 30 avril qui le précise :

« Le Fonds d'investissement pour le développement économique et social des territoires d'outre-mer est géré par la Caisse centrale de la France d'outre-mer conformément aux instructions et sous le contrôle d'un comité directeur composé comme suit : le ministre de la France d'outre-mer, président ; un représentant du ministre de l'économie nationale ; un représentant du ministre des finances ; le commissaire général du plan ; le directeur de la caisse centrale de la France d'outre-mer ; les directeurs du plan et des affaires économiques au ministère de la France d'outre-mer ; quatre parlementaires désignés par la commission des territoires d'outre-mer ; deux personnalités désignées par arrêté du ministre de la France d'outre-mer et du ministre de l'économie nationale et des finances et choisies en raison de leur compétence en matière d'économie des territoires d'outre-mer ».

S'agissant des attributions dudit comité, le même article dispose :

« Les attributions du comité directeur sont fixées par décret rendu sur la proposition du ministre de la France d'outre-mer. Le comité devra notamment être chargé : de donner son avis sur les programmes visés à l'article 1^{er} de la présente loi et les règles de leur financement en application des stipulations de l'article 3 ci-dessus ; d'exécuter les dispositions adoptées pour le financement de ces programmes ; d'autoriser la caisse centrale de la France d'outre-

¹ BCEAO, *Togo, faits et chiffres*, Paris, 1960, p. 189.

mer à effectuer leurs opérations prévues à l'article 4 ci-dessus »¹.

La période d'exécution du plan était initialement prévue pour une décennie (1947-1957). En effet, comme nous l'avions vu, la loi d'avril 1946 donnait au ministre français d'outre-mer "la charge d'établir pour chaque territoire relevant de son autorité, un plan décennal de développement économique et social". Cependant, très tôt, ce plan va être confronté à des difficultés d'exécution, surtout pour des raisons organisationnelles, conduisant à l'échec du plan décennal en 1947. Suite à cet échec on initia deux plans quadriennaux², le premier allant de 1948 à 1952 et le second allant de 1954 à 1958, l'année 1953 étant considérée comme transitoire (Thobie et al., 1990 : 450). De ce fait, le plan a couvert une période de 11 voire 12 ans selon les cas, au lieu de 10 ans initialement prévus. Les années supplémentaires observées ça et là s'expliquent par le fait que les ouvriers recrutés pour la réalisation des travaux étaient le plus souvent peu qualifiés, ce qui conduisit inévitablement à la lenteur de l'exécution des tâches (Goeh-Akué, 1992).

Pour ce qui est de la durée d'un exercice, elle fut fixée par le décret n° 49-599 du 21 avril 1949 du ministère de la France d'outre-mer portant "la période principale d'exécution des budgets spéciaux des plans de développement économique et social des territoires d'outre-mer ». Il dispose : article 1^{er} :

« La période principale d'exécution des budgets spéciaux des plans de développement économique et social des territoires d'outre-mer va du 1^{er} juillet de l'année qui donne son nom à l'exercice au 30 juin de l'année suivante ». Article 2 : « Toutefois, l'administration peut, dans la limite des crédits ouverts à ses budgets et jusqu'au 31 août de l'année suivante, engager des dépenses afférentes à l'achèvement des services de matériel en cours au 30 juin ». Article 3 : « La clôture de l'exercice est fixée pour les recettes et les dépenses qui se perçoivent ou qui s'acquittent pour le compte des budgets spéciaux des plans : 1. Au 20 novembre de l'année suivante pour compléter les opérations relatives à la liquidation et au mandatement des dépenses ; 2. Au 30 novembre de l'année suivante pour compléter les opérations relatives au recouvrement des recettes et au paiement des dépenses »³.

En général, la durée d'exécution annuelle des travaux était de douze mois comme des années ordinaires, avec la seule différence qu'elle ne commençait pas en janvier pour finir en décembre. Les comptes se faisant ainsi par exercice et, les exercices s'enchevêtrant par

¹ JORF du 1^{er} mai 1946, article 5, p. 3655.

² Selon Goeh-Akué et Kouzan (2005 : 462), ce changement d'orientation est lié au manque d'ouvriers qualifiés, aux difficultés de transport de matériels de construction, à la lourdeur de l'administration et à l'impossibilité de vérification des travaux effectivement réalisés.

³ JORF du 27 avril 1949, articles 1, 2, et 3, p. 3424.

moment, il est difficile d'évaluer les réalisations avec précision. Des difficultés similaires ont très tôt révélé au grand jour les limites du plan ; certains parlant même de "dysfonctionnement du plan".

En effet, selon le principe de l'annualité des dotations budgétaires au niveau métropolitain, on s'adressait au Parlement non seulement pour voter les moyens financiers nécessaires, mais on lui demandait également les autorisations d'engagement couvrant un certain nombre d'opérations. Cette formule rencontra une difficulté majeure ; il s'agit de la lenteur quant à l'examen des textes budgétaires au niveau du Parlement. À titre illustratif, le 15 juillet 1950, le Parlement n'avait pas encore approuvé le texte budgétaire relatif au programme 1949-1950 déposé en août 1949. Cet exemple montre le caractère illogique des principes établis ; aussi, les dotations budgétaires étaient-elles incertaines et tardives, rendant impossibles les prévisions sérieuses ; c'est dire combien le principe de l'annualité des ressources étaient évidemment incompatibles avec l'exécution d'un programme cohérent¹.

Un autre élément de critique fut la façon même dont le comité directeur du plan prenait ses décisions. Dans le rapport cité en bas de page, le Conseil économique s'insurge contre le fait que le comité prenne ses décisions de façon souveraine, sans publicité et sans recours d'aucune sorte. Cette situation, mentionne le rapport, a fait l'objet de véhémentes protestations, notamment au Conseil de la République, à la séance du 28 février 1950 où un sénateur, parlant au nom de la commission de la France d'outre-mer, s'élevait contre ce qu'il a appelé "la dictature du plan". Dans la même séance, poursuit le rapport, le Sénateur Saller, abordant le problème du contrôle du plan, réclamait la création d'un "contrôle technique s'exerçant *a priori* au moment de l'établissement des projets pour juger de leur utilité, de leur conformité aux objectifs généraux, de la valeur des études faites, s'exerçant ensuite en cours d'exécution et *a posteriori*, pour apprécier la qualité des travaux effectués à leur valeur réelle"².

Par ailleurs, dans son rapport n° 97 au Conseil de la République, le même sénateur Saller³ signalait une certaine déformation de la doctrine originelle du plan. Il écrit à ce sujet :

« La priorité prévue pour la satisfaction des besoins autochtones et le concours à la reconstitution de la puissance française, qui comportaient obligatoirement un choix entre les immenses besoins et les multiples projets d'une modernisation des Territoires d'Outre-Mer ont cédé souvent la place à des préoccupations secondaires, celles de ne pas refuser des demandes

¹ Jean Bouruet-Aubertot, *Plan de modernisation et d'équipement des territoires extra-métropolitains de l'Union française*, rapport présenté au nom du Conseil économique, Paris, le 25 octobre 1950, pp. 19-20.

² Ibidem, pp. 20-21.

³ Que le sénateur Saller s'insurge contre les déviations et le dysfonctionnement du plan ne surprend pas car nous l'avions dit, il fut la cheville ouvrière de l'institution du plan.

présentées avec insistance, fussent-elles étrangères aux besoins généraux les plus urgents, celle aussi d'équiper les services administratifs ».

Dans le domaine de la production, M. Saller mentionne la proportion anormalement élevée des crédits affectés aux services administratifs, aux recherches, aux essais, à la construction de logements ou de bureaux de fonctionnaires. Dans le domaine social, il déplore que l'on n'ait pas donné le pas à la médecine collective sur les formations de médecine individuelle, etc.¹.

Un autre reproche, non des moindres, fait au plan est l'inadéquation entre certaines réalisations et les réalités du terrain. En effet, la Cour des comptes, dans son rapport du 30 juin 1950², mentionnait un cas au Gabon parmi tant d'autres, jugé inadmissible. Elle faisait observer :

« La construction à Port-Gentil d'un port type Arromanches a nécessité le transport depuis la métropole de caissons Malberry achetés en Angleterre par le Ministère de la France d'Outre-mer. La dépense supportée de ce fait par l'A.E.F. se monte à 30 millions de francs C.F.A. Mais, arrivé à destination, ce matériel s'est révélé impropre à l'usage prévu. Comme l'a signalé l'Inspection des colonies, il aurait été nécessaire chaque année de caréner ces caissons, opération qui ne pouvait être réalisée en A.E.F. Ils seront sans doute emplis de ciment et coulés dans la rade de Libreville, utilisation peu en rapport avec les frais engagés ».

Ces tristes réalités ont conduit certains analystes à qualifier les programmes du FIDES de "projets techniquement mal étudiés, mal adjugés et exécutés et mal surveillés dans leur réalisation". D'ailleurs, dans l'une de ses parutions, *Marchés coloniaux du monde* attirait l'attention des pouvoirs et l'opinion publics français sur cet état de choses. Elle déclare en substance :

« Dans presque tous les territoires, les marchés de Travaux publics ont été passés de gré à gré ou, sans études préalables, après des concours dont les règlements parfois laissent expressément toute liberté aux entreprises de définir les caractéristiques techniques des projets. Souvent, ces marchés appliquent la règle de la régie contrôlée, sans que le contrôle effectif existe, faute de techniciens et faute d'éléments de base »³.

Il va sans dire que le plan traînait des insuffisances d'ordre structurel très prononcées.

¹ Le Sénateur Saller, cité par J. Bouruet-Aubertot op. cit, p. 22.

² Cité par J. Bouruet-Aubertot op. cit, p. 21.

³ *Marchés coloniaux du monde*, n° 272 du 27 janvier 1951, p. 299.

De façon générale, il faut retenir que le plan décennal ayant échoué en 1948, il fut relayé par deux plans quadriennaux. Le premier plan quadriennal fut beaucoup plus orienté vers les infrastructures de communication et l'équipement social au détriment de la production. Quant au deuxième plan, il avait pour priorité la production. Les dysfonctionnements ci-dessus évoqués n'ont certes pas permis au plan d'atteindre ses objectifs originels. Néanmoins, il a contribué, dans une certaine mesure, à réorganiser, de façon relative, plusieurs secteurs dans les colonies comme c'est le cas du secteur des transports au Togo.

3. Le FIDES et le secteur des transports au Togo

Comme partout ailleurs dans les colonies¹, au Togo, le gros bénéficiaire des programmes du FIDES demeure le secteur des transports. Dans la logique de la mise en valeur coloniale, cet intérêt porté aux infrastructures de transport est justifié. Le gouverneur L. Péchoux, dans un discours prononcé à l'occasion de la première session de l'Assemblée territoriale du Togo le 16 mars 1953, en fit écho :

« Jusqu'à présent, nos efforts ont porté sur l'amélioration des cultures traditionnelles extensives. Mais ce stade doit être dépassé. Seules des méthodes de cultures intensives mieux adaptées aux conditions de production moderne peuvent assurer au pays des ressources abondantes et de qualité. Parallèlement, l'effort doit être poursuivi dans le domaine des voies de communication et des moyens de transport sans lesquels aucun développement économique d'envergure ne peut être raisonnablement envisagé. Il ne s'agit pas seulement de produire plus, il faut aussi produire moins cher... »².

La position de Péchoux on ne peut plus claire, se passe de commentaire.

D'ailleurs, à la veille du lancement du programme, l'état des lieux de l'équipement était déplorable : les infrastructures de transport étaient en général dans une situation chaotique. S'il est certain que pendant la période mandataire, la France ait consenti des efforts pour réparer, améliorer et étendre le réseau des transports, il n'en demeure pas moins que les travaux d'entretien et de réfection de ces infrastructures furent réduits au minimum dès 1934 dans le cadre de la politique de réduction des dépenses budgétaires, générée par la crise. Les comptes d'exploitation de ces infrastructures souvent déficitaires ne permettaient pas non plus leur

¹ Selon Hélène d'Almeida-Topor (1999 : 171), dans les colonies françaises en général, la plus grande partie des investissements du FIDES servit au développement des voies de communication et des moyens de transport (entre 60 à 80% selon les cas).

² *Marchés coloniaux du monde* du 11 avril 1955, cité par A. A. Eho, *Le développement économique du Togo de 1945 à 1960 vu par la revue Marché Coloniaux du Monde*, mémoire de maîtrise d'histoire, Université de Poitiers, 1988, p. 29.

rénovation, alors que leur surexploitation les plongeait dans une situation critique déjà à partir de la fin des années trente. Les capacités de transbordement du wharf furent aussi dépassées déjà en 1937 et il a fallu multiplier les équipes et travailler de nuit pour éviter les longues attentes aux navires en rade (Goeh-Akué, 1992: 443). C'est donc dans ce contexte qu'était lancé au Togo, un programme de restauration de l'ensemble de l'outillage économique du territoire à savoir les routes, le wharf, et le chemin de fer.

C'est en septembre 1947 qu'a eu lieu le lancement officiel du programme au Togo. (Byalou-Sama, 1991 : 38-40). Mais, déjà en juillet 1948, les premières difficultés apparurent. Après l'échec du plan décennal comme déjà mentionné, le Togo adopta également deux plans quadriennaux. Les exercices ayant souvent débordé le cadre de l'annualité, le plan quadriennal n'a pas toujours respecté la période de quatre ans. Ainsi, au lieu de huit ans (deux plans quadriennaux), le plan s'est étendu, dans son ensemble sur dix, voire onze ans à compter de septembre 1947 jusqu'au 1^{er} juillet 1958, date officielle de clôture du deuxième plan quadriennal.

Dans l'ensemble, les budgets alloués aux infrastructures furent considérables. Quelques exemples pour s'en convaincre : en 1950, pour les autorisations d'engagement, les crédits alloués au développement des équipements de base représentent plus de la moitié des fonds octroyés avec plus de 56 % contre environ 5 % pour l'agriculture. De même, au niveau des crédits de paiement, les infrastructures prennent toujours le pas sur l'agriculture par exemple (plus de 48 % contre 8 % environ) (Eho, 1988 : 28).

L'aide financière accordée au Togo pendant les deux plans quadriennaux transparait à travers les tableaux suivants.

Tableau n° 14 : Dépenses effectuées dans le cadre du FIDES au Togo (1947-1959)

Plans/ Programmes	Section Togo	Section générale
<i>Millions de francs C.F.A.</i>		
1^{er} PLAN		
1947-1948	42,0	-
1948-1949	131,3	-
1949-1950	423,6	4,0
1950-1951	403,8	5,1
1951-1952	380,6	0,5
1952-1953	524,9	21,0
1953-1954	360,2	30,0
1954-1955	81,6	-
Total	2 348,0	60,6

2 ^{ème} PLAN		
1953-1954	99,5	5,3
1954-1955	530,0	30,2
1955-1956	258,4	32,5
1956-1957	551,8	42,3
1957-1958	475,0	29,3
1958-1959	592,1	18,6
Total au 30-06-59	2 506,8	158,2

Source : BCEAO, *Togo, faits et chiffres*, op. cit, p. 191.

L'affectation des crédits de la section d'outre-mer "Togo" est perceptible dans le tableau ci-après.

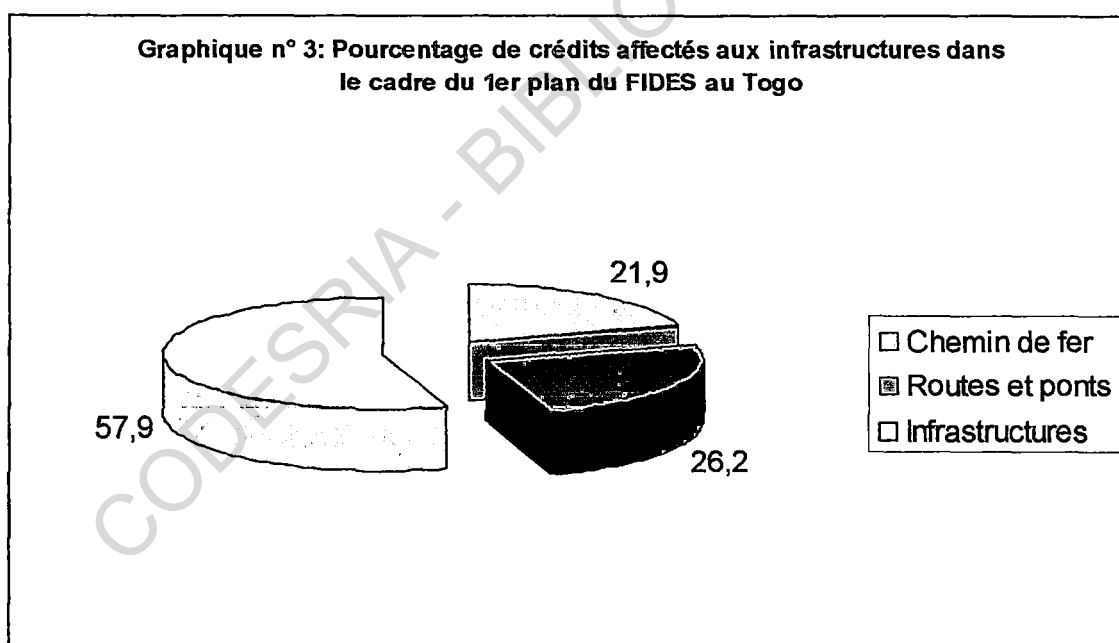
Tableau n°15 : FIDES, section Togo : affectation des crédits (1947-1959)

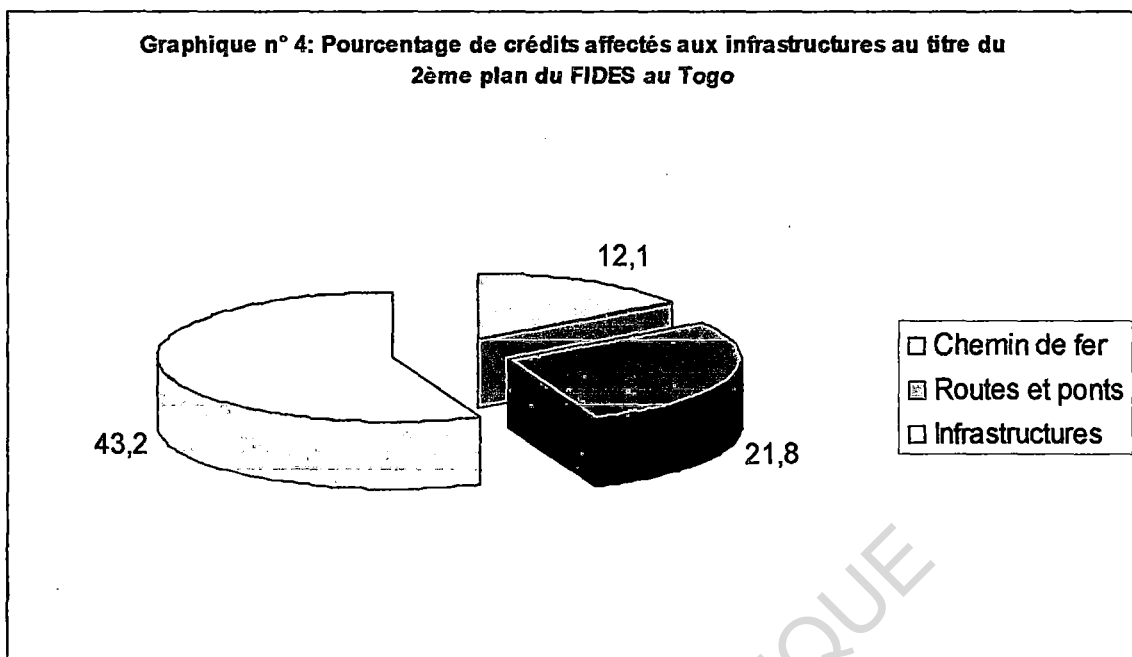
Affectation	Premier plan		Deuxième plan	
	Crédits en millions F CFA	Pourcentage	Crédits en millions F CFA	Pourcentage
Dépenses générales	17,6	0,7	46	1,6
<u>Production</u>				
Agriculture	139,3	5,9	632,8	22
Forêt-pisciculture	20,3	0,9	249,5	8,7
Élevage	17,5	0,9	69,7	2,4
Total	177,1	7,5	952,00	33,10
<u>Infrastructures</u>				
Chemin de fer	514,6	21,6	350	12,1
Routes et ponts	615,2	26,2	627,3	21,8
Ports	151	6,4	63	2,2
Météorologie	-	-	12,2	0,4
Transmission	79,4	3,4	193	6,7
Total	1360,2	57,6	1245,5	43,2
<u>Équipement social</u>				
Équipement sanitaire	405,9	17,3	159,7	5,5
Équipement scolaire	122,5	5,2	115	4
Urbanisme et habitat	264,7	11,4	361,5	12,6
Total	793,1	33,3	636,2	22,1
Total Général	2348	100 %	2 879,7	100 %

Source : BCEAO, *Togo, faits et chiffres*, op. cit, p. 192.

Une lecture minutieuse du tableau ci-dessus révèle, comme déjà mentionné que plus de la moitié (57,6 %) du crédit accordé au territoire togolais au titre du 1^{er} plan quadriennal était consacrée aux infrastructures au sein desquelles les voies de communication étaient créditées de plus de 48 %. Malgré le fait que le deuxième plan accordât la priorité à la production, les infrastructures de transport n'ont pas été pour autant reléguées au dernier rang (43,20 % des financements). Cette réduction des crédits alloués aux infrastructures dans le cadre du second plan s'explique par le fait que le premier plan ayant mis l'accent sur le développement des infrastructures pour poser les fondements de l'économie du territoire, le second plan visait à tirer meilleur parti de ces bases de l'économie pour accroître la production.

Toutefois, en dépit de ce changement d'orientation, les crédits alloués au secteur des infrastructures (dont plus de 33 % réservés aux voies de communication comme on peut le constater sur les graphiques ci-après) dépassent toujours ceux des autres secteurs.





Sources : Les deux graphiques sont construits par nous, à partir des données tirées du tableau n° 15.

Dans la foulée des infrastructures (englobant outre les voies de communication, les ports, la météorologie et les transmissions), ce sont les routes et les ponts qui ont largement bénéficié de lourds financements à raison de 26,2 % sur un total de 57,9 % pour le 1^{er} plan et 21,8 % sur un total de 43,2 % pour le second plan. Le chemin de fer pour sa part, à cause de ses déficits d'exploitation, retenait de moins en moins l'attention de l'administration dans la politique de la mise en valeur (21,6 % sur un total de 57,9 % lors du 1^{er} plan et 12,1 % sur un total de 43,2 % lors du second plan). Il est donc évident qu'au lendemain de la seconde guerre mondiale, la politique de mise en valeur adoptée par la France au Togo prenait inexorablement appui sur les infrastructures de transport dans le rang desquelles les routes et ponts occupaient une place de choix. Cela témoigne de la volonté de la puissance tutrice de renforcer les voies de pénétration à l'intérieur du territoire, condition primordiale pour faire augmenter la production.

L'exécution des travaux a été très vite limitée par des difficultés liées aux techniques financières. Par exemple :

« Au cours du programme de 1947-1948, le paiement autorisé relatif à l'équipement des services pour l'exercice est de 2,15 millions de F CFA. Ce montant devait servir à payer en tous 8 camions, à assurer leur entretien et le paiement des salaires des chauffeurs. Au terme de l'exercice, le montant des paiements effectués fut de 952 260 F avec un report de crédit de 11 917 740 F. Les crédits utilisés ne correspondaient qu'à l'achat de 3 camions d'une valeur

totale de 695 328 F CFA et le reste à des frais de réparation et d'entretien de divers matériels. Au même moment, sur un crédit d'un montant d'environ 49,4 millions de francs. CFA destiné à commander des matériels pour les travaux de substitution de rails, seulement 13 millions de francs CFA, avaient été utilisés » (Goeh-Akué, 1992 : 493-494).

Malgré toutes ces lacunes, les programmes de développement du FIDES ont certainement apporté leur soutien au secteur des transports togolais. Cependant, les crédits, loin de contribuer à créer de toutes pièces de nouvelles infrastructures, ont plutôt servi en grande partie à rénover celles existantes.

II. LES RÉALISATIONS DU FIDES DANS LE DOMAINE DES VOIES DE COMMUNICATION TERRESTRES AU TOGO

Dans le cadre des programmes du FIDES au Togo, notamment dans le domaine des transports, les efforts furent concentrés sur l'amélioration du réseau routier et la rénovation des ouvrages d'art. Le chemin de fer dont les comptes d'exploitation étaient toujours déficitaires, retenait de moins en moins l'attention.

1. Les actions en faveur du réseau routier et du parc automobile

Considéré comme socle du développement économique et social du territoire togolais, le réseau routier ainsi que le parc automobile afférent ont bénéficié des financements du FIDES.

1.1. Vers un réseau routier moderne ?

Vers la fin de la décennie trente (1937-1940), le réseau routier du territoire togolais amorçait une autre phase de son histoire. En effet, grâce aux efforts consentis par l'administration française pendant la période mandataire, la route est devenue un concurrent de taille au rail qu'elle était censée desservir au départ, en lui apportant son trafic. Cette situation ne connut aucun changement pendant la période de tutelle. Plutôt, les programmes du FIDES ont consacré cette action en faisant de la route, une plaque tournante de l'économie de traite au Togo.

En effet, l'intérêt manifeste porté au transport routier par les populations et les difficultés d'exploitation éprouvées par le service des chemins de fer ont amené la puissance administrante à réorganiser le réseau routier en le dotant de matériaux capables de défier les affres des aléas climatiques. C'est ainsi qu'en 1946, après l'adoption de la loi du 30 avril instituant le plan décennal de développement économique et social des Territoires d'outre-mer, un programme dit de modernisation du réseau routier du Togo fut établi, comportant les points suivants :

- Aménagement des chaussées par l'amélioration des profils en long et en travers, le drainage de la plate-forme, l'élargissement de la chaussée, le compactage et la stabilisation du sol partout où il est jugé nécessaire ;
- Remplacement des ponceaux provisoires par des ouvrages définitifs en béton armé ;
- Remplacement des tabliers de ponts existants pour établir de nouveaux ponts pouvant porter des camions de 25 tonnes ;
- Quelques modifications de tracé sur l'ensemble du réseau sur 50 km de distance environ ;
- Le bitumage en premier lieu de la route inter-coloniale côtière, frontière Gold Coast-limite Dahomey¹.

La caractéristique des matériaux formant la plate-forme de toutes ces routes varie suivant la nature des terrains traversés. Ainsi, dans le sud Togo, de Lomé à Tsévié, les routes étaient faites de sable argileux, et constituées généralement par des sables latéritiques. Sur certains parcours, la route traversant des terrains essentiellement argileux, l'amélioration de la plate-forme de la chaussée a été rendue possible par l'apport de sables latéritiques en provenance des lignes de crêtes. Au nord vers Blitta et au-delà, la route était constituée généralement de gravillon latéritique (Guernier, 1951 : 520).

Pendant cette période, certaines routes de la partie méridionale ont connu, dans leur majorité, des ouvrages de consolidation. La technique consistait "à revêtir la chaussée avec de la pierre concassée et du sable que l'on réunit en une masse compacte au moyen de rouleaux compresseurs" (Tebie, 2002 : 78-79).

Amorcées en 1948, les premières études en vue du bitumage ont porté sur la route Aflao-Lomé-Aného. Ces villes d'importance économique certaine, compte tenu de leur

¹ " Le réseau routier du Togo", par H. Thivolle, Ingénieur des Travaux Publics (TP) des colonies, in *Marchés coloniaux du monde*, n° 24 de décembre 1949, p. 2693.

position géographique, devaient permettre le rapprochement des trois colonies voisines (Dahomey, Togo, Gold Coast). Ainsi, dès 1951, les travaux de macadamisage avec établissement définitif de la chaussée furent entrepris sur les rues de Lomé. Il en fut de même pour la route côtière allant d'Aflao (frontière de la Gold Coast) à Hillacondji (frontière du Dahomey) en passant par Lomé (capitale du territoire togolais). Toutefois, ce fut en 1956 que le bitumage de cette route côtière (inter-coloniale) fut effectif sur toute sa longueur (55 km). Désormais, elle peut supporter les véhicules de 25 tonnes.

Par ailleurs, en 1957 le bitumage de la route Zébé-Anfoin (10,5 km) fut chose faite. Il était question, en bitumant cette route, de drainer les produits des palmeraies et des cocoteraies d'Anfoin vers Aného, d'où ils seront transportés vers le wharf. En dehors de ces travaux de bitumage, d'autres travaux ont été réalisés dans le sud.

Ainsi, dans le souci de faciliter l'évacuation du cacao de la zone britannique vers la gare de Kpalimé, la route reliant Dafo (frontière de la zone britannique) à Kpalimé (ville très stratégique pour le Togo français) a été revêtue de latérite. Par ailleurs, des études étaient en cours pour la consolidation de la route qui relie Badou à la localité de Kédjébi en zone britannique.

Aussi, les routes dites de "desserte de la production" furent-elles entretenues. Il s'agit des routes Kpalimé-Lomé ; Kpalimé-Atakpamé ; Badou-Atakpamé.

Toujours dans la partie méridionale du territoire, on assiste à une relative extension du réseau routier. Il s'agit donc de nouveaux tracés. À ce niveau, on peut retenir :

- La route Anié-Colocopé ainsi que la route forestière entre les rivières Haho et Baloé avec un radier sur cette dernière dans le cercle d'Atakpamé ;
- La route Tsévié-Alokoegbé à travers la palmeraie et une route circulaire Agbatopé-Kodjé-Havé-Adangbé-Gati-Fongbé¹.

À ces efforts de bitumage, de consolidation et de construction de nouvelles routes, s'ajoutent des travaux de construction de ponts en ouvrages définitifs dont les plus importants sont :

- Le pont d'Alokoegbé sur le Zio, d'une portée de 38 m, traversant la route Tsévié-Assahoun ;
- Le pont sur la rivière Chra sur le tronçon Notsé-Atakpamé à 125 km de Lomé¹.

¹ Rapport annuel de la France à l'ONU, 1948, p. 158.

- Le pont d'Adjido, d'une portée de 54 m, enjambe la lagune dans la ville d'Aného. Ce dernier a été consolidé en béton armé pour réduire la durée d'interruption de la circulation routière dans la zone ;
- Le pont de Zalivé dont la réfection fut lancée entre 1957 et 1958.

En effet, d'une portée de 40 m, ce pont a été construit par les Allemands. Son platelage en bois est supporté par des piles en briques dont deux s'enfoncent dangereusement sans que les autres donnent toute garantie. En 1956, il fut interdit à la circulation à cause de son état dangereux. Cependant, son importance économique est certaine ; car en franchissant le bras de la lagune, il permet de desservir une région peuplée d'environ 20 000 habitants fournissant du manioc et du gari aux centres urbains environnants. À son achèvement en 1959, ce pont était très prisé aussi bien par les camions des commerçants que par ceux de la féculerie de Ganavé et même par la Compagnie togolaise des phosphates pour l'acheminement de son matériel lourd².

Des efforts furent également portés sur le réseau au nord Togo.

L'amélioration du réseau routier secondaire dans la partie septentrionale du territoire était d'un intérêt capital pour le développement économique et social de cette région. En effet, à partir du début des années 1930, le nord Togo présentait une importance économique incontestable au pouvoir colonial français. Malgré l'échec du projet de desserte de cette partie du territoire par voie ferrée, la politique de désenclavement s'est poursuivie par le réseau routier. D'innombrables routes y ont été construites, dotant ainsi la région d'un réseau routier sans précédent. Ainsi pour protéger ses intérêts économiques dans la région, le pouvoir colonial décida de voler au secours des voies devenues à bien des endroits impraticables pendant la saison des pluies. Selon les rapports officiels³, parmi les routes ayant bénéficié de réfection, on peut citer :

- La route Sokodé-Bassar-Sadori (vers Mango) longue de 195 km. Cette route qui n'était utilisée de bout en bout que pendant la saison sèche parce que devant traverser deux rivières importantes (Kara et Koumongou), était devenue praticable toute l'année après l'aménagement et le renforcement des ouvrages d'art sur les deux rivières précitées.
- La route de Sokodé sur Bassila (Dahomey). Après la construction d'un pont de 57m franchissant le Mono à Tchamba sur cette route, elle était devenue praticable toute

¹ Il est vrai que ce pont d'une portée de 22 m date de l'époque allemande. Mais la vétusté de ses ouvrages a conduit l'administration française à procéder à son remplacement.

² Section locale du FIDES-Togo, Rapport de présentation et commentaire des opérations proposées, 1958, p. 16-17.

³ Il s'agit des rapports annuels de la France à l'ONU des années 1947 à 1957 notamment.

l'année.

Notons que sur ces routes, l'essentiel des travaux a consisté à renforcer la plate-forme en terre stabilisée en les améliorant annuellement par des rechargements latéritiques. Plus importante était la nécessité de rendre définitif les ponts provisoires pourtant d'importance vitale, mais toujours victimes des crues des eaux.

Au cours des années 1945-1946, furent réalisés les ouvrages suivants :

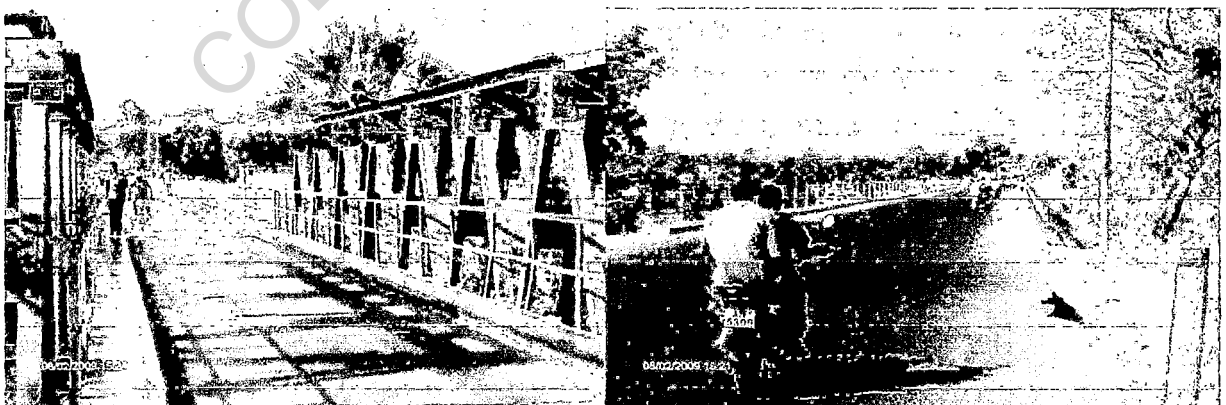
- Pont de Sokodé : 7 m de portée ;
- Pont de Bengabo sur la route de Bassari à 45 km de Sokodé : 4,5 m de portée ;
- Pont de Doufouli, à 102 km d'Atakpamé dans le secteur de Blitta : 7 m de portée ;
- Pont de Défalé : 6 m de portée ;

En 1947 on note :

- La réalisation du nouveau pont d'Agbandi sur la route inter-coloniale ;
- La réalisation de la déviation de la route de Bafilo.

En 1949, fut terminé un pont-route important, celui de Lama-Kara ayant une portée de 72 m sur 19 travées d'ouverture variant de 7 à 10 m. L'ouvrage est fait en béton armé sur piles en maçonnerie (Guernier, 1951 : 52). Les images ci-dessous nous en donnent l'illustration.

Photos n° 2 : L'ancien et le nouveau ponts sur la Kara



Clichés Joseph Tsigbé, 2009 : Voici deux images qui illustrent l'ancien et le nouveau ponts sur la Kara. L'ancien pont (image de gauche) est celui construit dans les années 1920, détruit en partie et réaménagé dans le cadre du FIDES en 1949 et dont mention est faite dans le texte ci-dessus. Après les indépendances, l'augmentation du trafic était si forte que ce pont se prêtait mal à la circulation des gros porteurs. C'est ainsi que dans le cadre des troisième et quatrième plans quinquennaux, le nouveau pont fut construit par la Société anonyme des travaux d'outre-mer (SATOM). Aujourd'hui, les deux ponts sont carrossables, à la différence que le passage sur l'ancien est interdit aux véhicules poids lourds.

D'autres ouvrages d'art d'importance sont à mentionner. Il s'agit d'une série de ponts métalliques de 25 m de portée échelonnés entre Kandé et Naboulgou. En 1949, la réfection de dix ponts variant de 3 à 32 m de portée, échelonnés entre Sokodé et Lama-Kara a été confiée, par suite d'une adjudication publique, à une entreprise privée. Les travaux étaient terminés en octobre 1950. Il y a aussi les ponts de Nan (31,20 m) de Kasséna (23,40 m), de Sotouboua (25,45 m) et d'Aoulosso (31 m) à 315 km de Lomé. Ces derniers furent construits en béton armé pour supporter la charge des camions de 25 tonnes. Les ouvrages furent terminés en 1950.

L'année suivante, le programme de "modernisation" des routes se poursuivit. Cependant, les travaux s'étaient limités à l'entretien des routes (aménagement de la chaussée, remplacement de tabliers, etc.).

En 1954, 137 millions de F CFA furent consacrés aux routes et ponts dont 98 millions pour la route internationale Blitta-Haute-Volta et 39 millions pour les routes de desserte contre 416 millions en 1952 (Goeh-Akué et Kouzan, 2005 : 473). Vers la fin de l'année, on fit le point sur le réseau routier togolais. Celui-ci donnait :

- 1 197 km de routes principales et
- 3 276 km de chemins vicinaux (Eho, 1988 : 34).

L'année suivante (1955), l'aménagement de l'axe routier Blitta-Haute-Volta fut entrepris, avec la construction d'ouvrages définitifs sur le tronçon Blitta-Sara-Kawa. Sur le même tronçon, on procéda à l'amélioration du tracé et des courbes, à l'élargissement de la brèche de Bafilo et à la rectification de divers tronçons.

L'effort entrepris de 1956 à 1957 a porté sur l'amélioration de la route Blitta-nord Togo.

Par ailleurs, l'amélioration du grand axe routier sud-nord qui, partant du terminus de la voie ferrée (Blitta) se dirige vers la Haute-Volta, et qui draine la plus grande partie du tonnage des produits commercialisés dans cette région fut considérée comme une opération essentielle pour le développement économique du territoire. À ce titre, en 1958, un bilan fut établi au sujet des travaux y relatifs. Le bilan montre que :

- 171,4 millions de francs CFA avaient été affectés aux travaux d'amélioration générale de la route, du P.K. 666 jusqu'à la frontière, soit sur une distance de 61 km et au remplacement des vieux ponts gésincourts ;
- 60 millions de francs CFA, pour le bitumage d'une première tranche d'une distance de 21 km, notamment de Blitta à Tigbada, sur le tronçon Blitta-Sokodé ; parallèlement, il fut procédé aux travaux d'assainissement, et d'élargissement sur le même tronçon ;

- Le bitumage d'une deuxième tranche (40 km) allant de Tigbada à Lama-Tessi sur le même tronçon de Blitta à Sokodé entamé, devait prendre fin en 1959¹.

Outre les considérations économiques, l'amélioration de cette liaison économique fut considérée comme indispensable pour le Togo, car elle permettrait d'obtenir l'intégration économique du nord du territoire qui représente 50 % de la population totale mais seulement 8% des échanges².

Tout compte fait, il faut noter qu'avant d'entamer ces travaux sur toute l'étendue du territoire, il a fallu trouver le matériel nécessaire. Ainsi, la toute première phase des réalisations consistait à doter le territoire du matériel, de l'outillage et du personnel technique nécessaires aux travaux car « le Togo, petit pays peu peuplé en cours de développement économique et social, ne peut fournir la main d'œuvre spécialisée nécessaire aux exécutions » (Guernier, 1951 : 524). Dans cette logique, d'importantes commandes de matériel routier ont été faites en Amérique notamment. Il s'agit précisément de trois tracteurs Caterpillar équipés en bulldozer, de scrapers, de motorgraders, automoteurs, de niveleuses, de scarificateurs, de camions-bennes et rouleaux à rechanges et d'outillage de bord pour chacun des engins³.

L'utilisation de ces engins a nécessité la formation des autochtones. C'est ainsi que deux mécaniciens avaient été envoyés à Douala (Cameroun) où l'emploi des bulldozers était courant, pour être entraînés au maniement de ces deniers. Ils devaient servir à leur retour au Togo, de moniteurs instructeurs pour la conduite desdits engins routiers (Guernier, 1951 : 524). Ces efforts ont rendu le réseau routier relativement performant dont les caractéristiques principales à la fin de l'année 1958 sont ainsi décrites par A. Eho (1988 : 31) :

« [...] Elles [les routes] ont une largeur moyenne de 5 m ; seule la route côtière Lomé-Anécho qui relie le Ghana et le Dahomey est bitumée ; la ligne Blitta-Sokodé est en cours de bitumage. A l'exception des routes Lomé-Palimé, Lomé-Atakpamé et Atakpamé-Palimé qui sont en terre latéritique, les autres voies sont toutes en terre naturelle ; seules les routes internationales sont utilisables en toute saison et peuvent supporter des véhicules de tonnages lourds : 25 t pour les routes Ghana-Dahomey et Blitta-Haute-Volta, 8 t pour les routes coloniales. Les chemins vicinaux n'admettent que des véhicules de 3,5 t et sont impraticables en saison des pluies ».

Le réseau était classé en trois catégories. Il s'agit des routes inter-coloniales qui assurent la communication avec les colonies voisines (ex : la route Lomé-frontière-Haute-

¹ Section locale du FIDES-Togo, Rapport de présentation et commentaire des opérations proposées, 1958, p. 15.

² Idem, p. 17.

³ Rapport annuel de la France à l'ONU, 1948, p. 158

Volta), les routes coloniales reliant les chefs-lieux des cercles du territoire (ex : Lomé-Kpalimé) et les chemins vicinaux assurant la desserte des principaux villages de l'intérieur du territoire (ex : Route Assahoun- Agbélouvé -Zafi- Tabligbo- Aného).

Au début des années 1950, on comptait sur le territoire togolais 761 km de routes inter coloniales (y compris les voies urbaines de Lomé), 436 km de routes coloniales et 3 275 km de chemins vicinaux (Guernier, 1951 : 524).

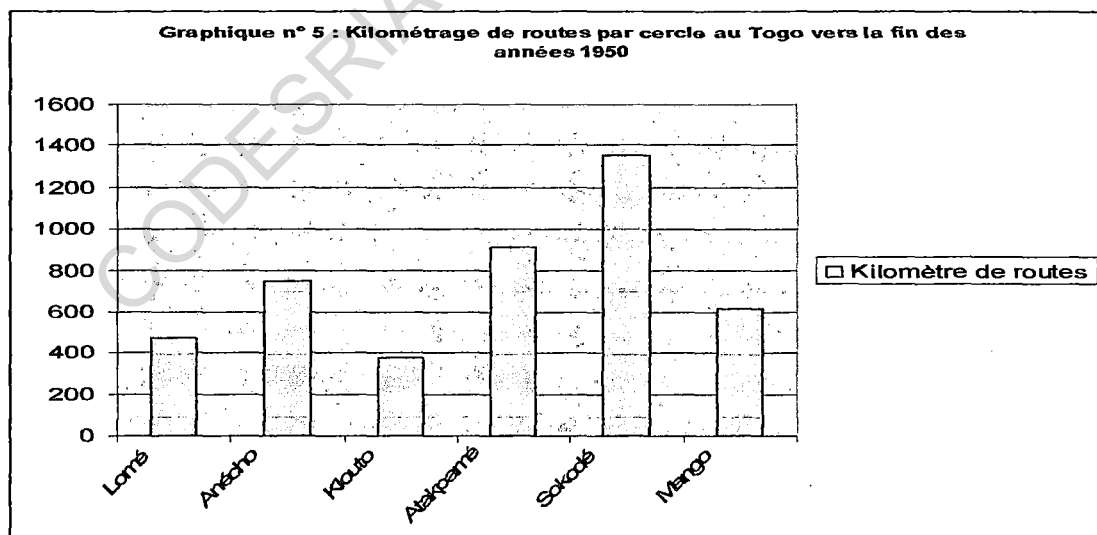
Le tableau suivant donne le kilométrage des diverses routes par cercle, sur le territoire togolais pendant l'époque en question.

Tableau n° 16 : Répartition des routes par cercle au Togo vers la fin des années 1950 (en km)

	LOMÉ	ANÉCHO	KLOUTO	ATAKPAMÉ	SOKODE ¹	MANGO	TOTAUX
Routes inter-coloniales	100	29	---	209	230	93	761
Routes coloniales	80	---	110	51	166	29	436
Chemins vicinaux	293	719	266	649	958	391	3275
Total	473	748	376	909	1354	613	4473

Source : Par nous à partir d'Eho, 1988, p. 31.

Les données du tableau ci-dessus se prêtent mieux à l'analyse à travers le graphique ci-après :



Source : Par nous, à partir des données du tableau ci-dessus.

L'analyse du présent graphique mis en rapport avec le graphique n° 1, nous donne quelques éléments d'appréciation. D'abord, on voit ici que le nombre de kilomètre de routes a

¹ Y compris les routes du cercle de Lama-Kara.

évolué pour chaque cercle : 748 contre 700 pour Aného ; 473 contre 425 pour Lomé ; 376 contre 262 pour Klouto ; 909 contre 656 pour Atakpamé ; 1354 contre 785 pour Sokodé et 613 contre 525 pour Mango. Ces données changent du coup le classement de 1930. Ainsi, le cercle de Sokodé garde toujours sa première place, suivi cette fois-ci d'Atakpamé en lieu et place d'Aného, ce dernier n'occupant plus que la troisième place. Il est suivi de Mango, Lomé et Klouto. Ces chiffres sont, à plus d'un titre, illustratifs de la volonté de la puissance tutrice de désenclaver la région septentrionale du territoire en vue de son intégration à l'économie de traite.

Il faut cependant mentionner que le surplus observé n'est pas forcément à mettre à l'actif du FIDES car les données du graphique n° 1 ne s'arrêtent qu'en 1930 ; or de 1930 au déclenchement du second conflit mondial, le réseau routier fut relativement étendu, même si la crise n'a pas permis d'aller plus loin que prévu. Par ailleurs, n'oublions pas que nous avons souligné que dans le cadre du FIDES, il s'est agi moins de construction de toutes pièces que d'entretien du réseau existant.

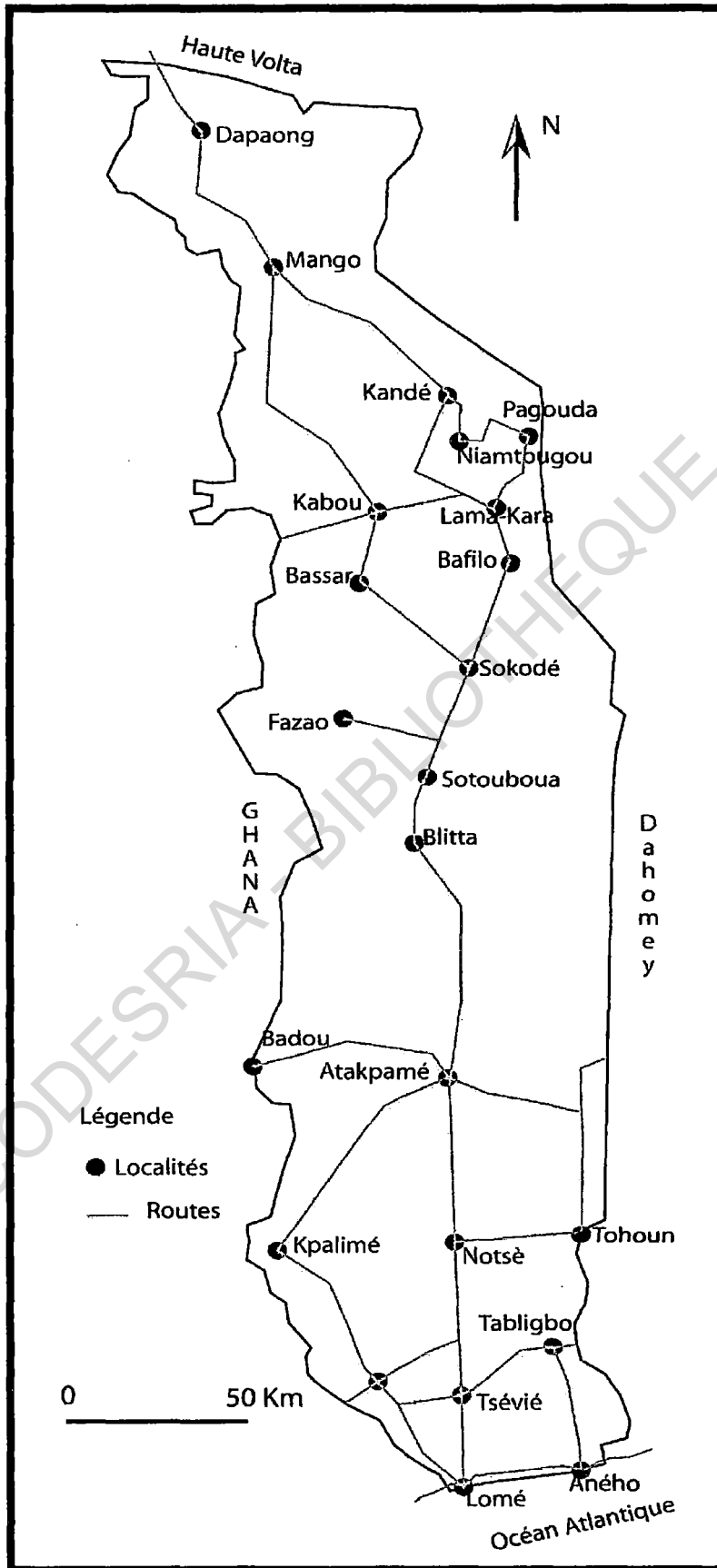
Les données dont nous disposons ne nous permettent pas de dire, à l'étape actuelle de la recherche, le nombre exact de kilomètres de routes construits dans le cadre des deux plans quadriennaux du FIDES. Toutefois la carte routière ci-après peut permettre au lecteur de se faire une idée de la façon dont le territoire était desservi à l'époque en matière de routes.

À la différence de la période mandataire, les travaux effectués sur le réseau furent en majorité accomplies par des machines¹. Toutefois, il ne convient pas de s'adonner aux illusions que peut faire naître ce qu'une "secte économique", propagandiste d'une théorie de l'abondance, appelait naguère "la relève de l'homme par la machine". Dans les colonies en effet, la machine ne peut rien sans l'homme qui la conduit, qui l'entretient, la soigne et la répare, d'où la nécessité de la formation professionnelle revendiquée au Togo tout au long des deux plans quadriennaux.

L'entretien du réseau était diversement assuré : les routes d'intérêt local étaient entretenues au sein des cercles par les populations des villages desservis, l'administration n'intervenant que pour remplacer peu à peu les ponts provisoires par des passages de buses, des ponceaux ou des radiers ; les routes inter-coloniales relevaient du service des travaux publics. Ce dernier, réparti en quatre subdivisions, pourvues de personnels qualifiés et du matériel performant, assure l'entretien de ces routes, exécute une partie des travaux d'amélioration et surveille les entreprises chargées des ouvrages mis en appels d'offres.

¹ Le travail forcé étant aboli dans les colonies en 1946, l'administration ne pouvait plus compter, comme pendant l'entre-deux-guerres, sur la main d'œuvre autochtone bénévole pour la mise en place et l'entretien de l'outillage économique. C'est ce qui justifie le recours au machinisme.

Carte n° 8 : Carte routière du Togo dans les années 1950



Source : Par nous, à partir de Guernier, 1951.

En somme, les financements du FIDES ont relativement contribué à l'amélioration du réseau routier togolais pendant la période tutélaire. Cependant, il n'est pas osé de dire que "la modernisation" du réseau tant prêchée au lancement des programmes ne demeura plus qu'un vœu pieux. Néanmoins, les quelques travaux réalisés sur le réseau provoquèrent l'essor du trafic routier dont le parc automobile ne faisait qu'augmenter d'année en année.

1.2. L'évolution du parc automobile

Nous l'avons vu, à la fin des années 1920, le parc automobile du Togo qui ne comptait en 1914 que 3 voitures, passa à environ 650 véhicules en 1930, pour atteindre 691 camions et voitures en 1936.

Grâce aux relatives améliorations apportées au réseau routier et aux conditions de vie des Togolais, au 31 juillet 1958, le parc automobile togolais comptait environ 3 600 véhicules dont les détails figurent sur le tableau ci-après :

Tableau n° 17 : Parc automobile du Togo par catégorie et par marques au 31 juillet 1958

Marques/Catégories	Tourisme	Camionnettes	Camions	Autocars
Renault	185	149	130	5
Simca	77	5	-	-
Citroën	315	110	355	4
Peugeot	161	86	6	-
Berliet	-	-	100	3
Panhard	4	-	-	-
Delahaye	1	2	4	1
Schneider	-	-	-	1
Hotchkiss	3	1	27	-
Mathis	1	-	-	-
Willys	22	-	-	-
Chausson	-	-	-	1
Total France	769	353	622	15
Volkswagen	12	4	-	17
Mercedes	-	-	2	-
Opel	33	-	-	-
Bomag	-	1	-	-
Total Allemagne	45	5	2	17
Dodge	25	68	38	-
GMC	-	83	81	-

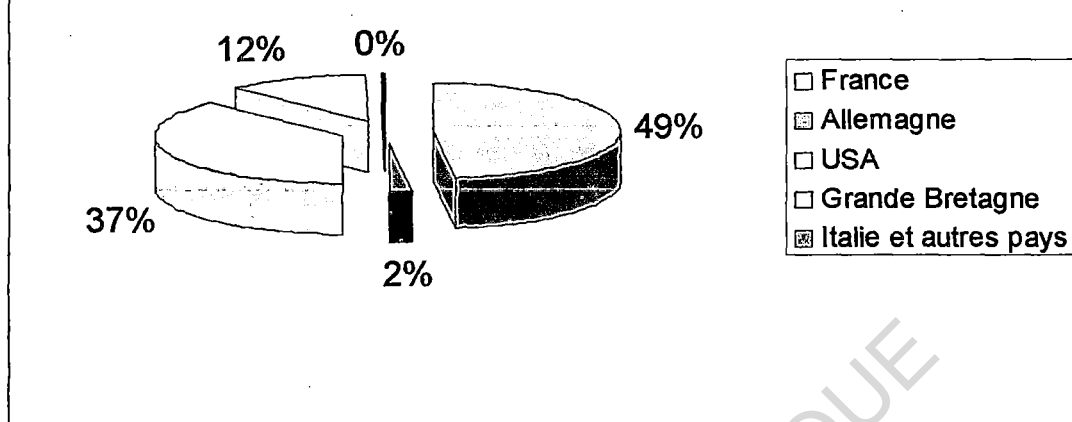
Chevrolet	24	96	41	-
Ford	143	159	480	-
Studebaker	8	28	20	-
Oldsmobile	7	-	-	-
Pontiac	28	-	-	-
Polyster	3	-	-	-
Soto	1	-	-	-
Packard	1	-	-	-
Buick	7	-	-	-
Plymouth	6	-	-	-
International	-	18	6	-
Overland	-	-	2	-
Total États-Unis	253	452	668	-
Bedford	2	14	145	7
Land Rover	11	119	-	-
Wauxhall	10	1	-	-
Austin	7	7	109	-
Standard Vanguard	4	-	-	-
Morris	7	-	7	-
Blackway	1	-	-	-
Derva	-	3	-	-
Total Grande Bretagne	42	144	261	7
Fiat (Italie)	1	-	-	-
Divers	2	4	-	-
Total	1 113	958	1 553	39

Source : "L'Automobile d'Outre-mer" in *Marchés tropicaux du monde*, 1^{er} février 1958, op. cit.

Une analyse minutieuse du présent tableau montre que les véhicules de marque française dominent le marché (49 %), derrière ceux des USA (37 %), de la Grande Bretagne (12 %), de l'Allemagne (2 %) puis de loin de l'Italie et des autres pays (moins de 1 %). C'est ce qui transparait sur le graphique¹ suivant :

¹ Notons que la part de l'Italie et les autres pays ne représente pratiquement rien. Voilà pourquoi sur le graphique, il est mis 0 %. En réalité, leur part représente environ 0,5 % mais l'ordinateur a arrondi les données. Nous ne sommes pas en mesure d'y apporter un quelconque rectificatif que ce soit.

Graphique n° 6 : Part des pays occidentaux sur le marché de l'automobile togolais au 31 juillet 1958



Source : par nous, à partir des données du tableau ci-dessus.

Dans la catégorie des voitures de tourisme, la marque Citroën est en tête, suivie de Renault et Peugeot. La Simca les suivait directement. La Peugeot commerciale semble se tailler une place, vraisemblablement à cause du fait qu'elle donne satisfaction aux exploitants de taxis long parcours.

Parmi les marques provenant des zones géographiques outre que la France, l'Opel et la Volkswagen rivalisent avec la Ford américaine et la Chevrolet. Pendant cette période, l'importation des voitures "étrangères" (c'est-à-dire provenant des pays autres que la France) était conditionnée par la délivrance préalable de licence d'importation. En conséquence, le marché de celles-ci était limité et ne constituait aucune menace pour les marques françaises¹.

Parmi les voitures de tourisme, 871 appartenaient aux privés alors que 241 seulement étaient pour l'administration. S'agissant des camionnettes, 771 étaient pour des particuliers et 183 pour l'administration. Pour les camions, le parc administratif en disposait de 205 tandis qu'on en comptait 1 353 pour des particuliers. Les autocars enfin, moins utilisés, appartenaient plus au privé (35) qu'à l'administration (4).

Il est à noter que le parc automobile de l'administration était constitué d'un nombre relativement important de véhicules acquis dans l'entre-deux-guerres et de quelques nouveaux achetés dans le cadre du FIDES².

Comparativement au parc automobile de juillet 1957, on constate qu'en un an, le nombre de véhicules a augmenté de 17,90 % (3 127 véhicules au 31 juillet 1957) représentant

¹ "L'Automobile d'Outre-mer" in *Marchés tropicaux du monde*, 1^{er} février 1958, op. cit.

² Ibidem.

535 véhicules dont 277 voitures, 133 camionnettes, 122 camions et 3 autocars¹. Ce qui est remarquable dans cette évolution du parc automobile togolais, c'est le fait que le nombre des voitures de tourisme ne cesse d'augmenter. Pour celles-ci, on note en un an, une augmentation de 33,78 %. Les statistiques des années antérieures montrent que les Togolais avaient, il y a quelques années, peu de penchant pour les voitures personnelles. Mais, depuis 1956, on constate que cette tendance a disparu : le fonctionnaire qui possède déjà sa maison pense à la nécessité d'avoir une voiture ; le commerçant trouve dans une familiale Peugeot ou Renault, un placement rentable, car, en dehors de ses courses personnelles, la même voiture, pour la plupart des temps, était soit en location, soit utilisée comme taxi urbain ou interurbain dont l'ampleur remonte, pour ainsi dire, à 1958². Autant de facteurs ayant stimulé le marché togolais de l'automobile.

En 1958, une étude fut réalisée sur les circuits commerciaux au Togo³. Celle-ci s'est intéressée aux caractéristiques techniques du parc automobile togolais dont les résultats sont révélateurs. En effet, il est mentionné une prédominance des marques étrangères comme nous l'avons déjà fait observer. « *Si parmi les voitures légères, 1/5 seulement est de marque étrangère, la proportion augmente avec les autres types de véhicules ; ainsi ; les camionnettes dites "pick-up" sont pour la moitié de marque anglaise ou américaine et pour les poids lourds déclarés, la proportion atteint 1/3* », note le rapport de ladite étude (Tricart et Kolb, 1958 : 40). S'expliquant sur la relative importance des marques anglaises (derrière les marques françaises) le rapport souligne que cette situation s'explique par la proximité du Ghana. Dans ce pays :

« Les prix d'achat de véhicule non-concurrentiels, la facilité d'obtenir des pièces de rechange, ... poussent les transporteurs africains à y acheter leurs camions.

À Palimé, par exemple, sur 55 transporteurs, 47 ont acheté leurs camions au Ghana, où ils coûtent en général moitié moins cher qu'au Togo, et où les facilités de crédit sont imbattables. Ils font aussi réparer leurs véhicules au Ghana, puisqu'ils y trouvent facilement les pièces de rechange à bas prix » (Tricart et Kolb, 1958 : 40-41).

Il faut toutefois signaler que pour la majeure partie des automobiles achetés par les Togolais, le service après vente était assuré sur place, en raison du personnel relativement compétent et de l'existence de pièces détachées en nombre suffisant dont disposaient les installations modernes de services dits après vente. Les documents officiels mentionnent que quelques-unes de ces installations affichaient cependant à certains moments, un peu de défaillances. Cela pourrait se comprendre car le stockage des pièces détachées correspond à de

¹ Idem, p. 2690.

² Ibidem.

³ Nous reviendrons en détail sur les résultats de cette étude dans le chapitre suivant.

longues immobilisations de fonds qu'elles cherchaient à éviter.

Chaque marque possédait un garage s'occupant de la vente des véhicules et de la réparation. Les garages les mieux outillés étaient : garage Nègre pour la Citroën, la SCOA pour les Peugeot, Austin et Volkswagen, la CFAO pour la Ford et la Simca, l'UAC pour les Opel, Pontiac, Land-Rover ; La régie Renault qui était représentée par la SGGG, s'est occupée elle-même, dès 1958, de la vente des voitures et camions de sa marque. À cet effet, elle construisit un magnifique bloc où était installé un service après vente bien outillé avec le personnel nécessaire¹.

À côté des installations européennes, il existait aussi des services après ventes d'Africains disposant souvent de mécaniciens compétents. Cependant, il est rare de voir ces installations autochtones disposer d'un outillage complet. Compte tenu du manque d'outillage, l'administration appelait souvent ces Africains des "bricoleurs", quand bien même certains avaient été formés dans les garages européens².

Il convient aussi de préciser que tout véhicule de transport public ou privé, mis en circulation au Togo, qu'il y soit ou non immatriculé, doit avoir souscrit à une assurance, y compris l'assurance-vie des passagers, s'il s'agit d'un véhicule de transport de personnes³.

Mises à part les automobiles, il était fréquent de rencontrer à l'échelle du territoire, des cycles et motocycles. Les bicyclettes de marques anglaises étaient les plus prisées. Plus de la moitié des importations provenaient de l'Angleterre et du Ghana. En 1958, les possibilités d'achat de ces engins étaient d'autant à la portée de la majorité des travailleurs que le Crédit du Togo leur accordait des prêts dits de petit équipement. Ces travailleurs procèdent en général de la façon suivante : en achetant le véhicule, le fonctionnaire paye habituellement environ 1/3 du versement et s'engage à payer le reste sur un ou deux ans. Ensuite, il s'occupe de l'assurance tous risques pour prévenir la fréquence des accidents et leur gravité. À titre illustratif, pour un T 46 Citroën, l'acheteur doit compter 1 500 000 F CFA pour l'achat du camion, 80 000 F pour la carrosserie et 230 000 F pour l'assurance (Tricart et Kolb, 1958 : 43).

De toute évidence, pendant la période de tutelle, les Togolais ont montré leur volonté de s'acheter des automobiles soit pour leur usage personnel, soit pour usage à des fins commerciales comme nous le verrons sous peu. Cette situation fut durement ressentie par le secteur des chemins de fer dont la réfection du réseau fut plutôt considérée, par l'administration, comme une jetée de fonds, au regard de la percée du transport routier.

¹ *Marchés tropicaux du monde* du 21 février 1959, op. cit.

² *Ibidem.*

³ Cf. le Journal officiel de République du Togo du 16 janvier 1958.

2. ‘Modernisation’ du réseau ferroviaire et renouvellement du matériel roulant : des réalisations très sommaires

Tout comme dans le secteur routier, les réalisations dans le secteur ferroviaire pendant la ‘durée de vie’ du FIDES ont consisté d’une part à l’entretien du réseau, d’autre part, au renouvellement du parc matériel roulant.

2.1. Un réseau à peine entretenu ?

Le secteur ferroviaire du Togo aborda une phase de dures épreuves à partir des années trente. Cette situation ne s’améliora guère jusqu’à la seconde guerre mondiale. Au lendemain de cette guerre, la décrépitude de l’infrastructure ferroviaire devenait non seulement inquiétante mais aussi et surtout préoccupante. Ainsi, pour améliorer les conditions d’exploitation du réseau et pour réparer les dégâts inhérents à l’état de guerre, l’administration opta-t-elle, grâce aux crédits FIDES, pour des travaux dits de modernisation sur l’ensemble du réseau. Le réseau ferroviaire du Togo avons-nous dit, comprend trois lignes et un embranchement qui donnent 443 km de voies. À cela s’ajoute 31 km de voies urbaines, carrières, voies de triage et garage, portant le total à 474 km de voies dans les années 1955. C’est justement sur ces voies que furent consentis des efforts d’entretien et d’amélioration.

La ligne Lomé-Aného (44 km) n’a pas bénéficié de beaucoup d’entretien. Cela est dû au fait que pendant la période mandataire, elle faisait partie des lignes sur lesquelles l’attention de la puissance administrante fut le plus portée. Ainsi, cette ligne n’a bénéficié, au lendemain de la seconde guerre que du ballastage de sa plate-forme en latérite et d’un plan de pose renforcé sur toute sa longueur. Sur le plan logistique, de deux gares en 1929, les programmes du FIDES ont permis de construire six gares complémentaires, toutes en dur, portant le nombre de gares sur la ligne côtière à huit.

La ligne Lomé-Kpalimé, ayant été primitivement tracée pour un trafic réduit à faible tonnage, comportait des déclivités importantes avec des courbes de raccordements à faibles rayons. Le tracé a cependant été très amélioré par la suite, les déclivités ramollies et les courbes rectifiées dans leur majeure partie¹. Bien que la voie allemande de rails de 20 kg ne soit pas totalement changée, on assiste à un renforcement du plan de pose et au ballastage en latérite sur 69,660 km et en pierre cassée sur 19,320 km. Les ouvrages d’art, constitués de 9 ponts métalliques de 74,20 m de portée totale, de 11 ponts voûtés d’une longueur totale de 24 m, de 10 dalots d’une longueur totale de 9,30 m et de 149 buses de 0,25 à 1 m de diamètre furent tous

¹ Rapport annuel de la France à l’ONU sur le Togo, 1955, p. 149.

réfectionnés de sorte que l'infrastructure puisse supporter convenablement le poids du trafic sans cesse croissant¹. Par ailleurs, grâce au FIDES, le nombre de gares construites en dur passa de quatre vers la fin des années trente à onze en plus de deux bâtiments provisoires construits².

Quant à la ligne du centre, elle a bénéficié de la substitution au rail allemand par le rail standard de 26 kg sur une longueur totale de 115,506 km en 1955. À cela s'ajoute le renforcement du plan de pose de rails allemands sur une longueur d'environ 39 km et le ballastage en pierres cassées, par tranches annuelles sur la totalité de la ligne Agbonou-Blitta, soit sur une distance totale de 113 km³. Les ouvrages d'art construits pendant la période mandataire ont été renforcés en béton à certains endroits. Aussi, la ligne Agbonou-Blitta qui comptait à son ouverture au trafic quatre gares, comptait-elle dans les années cinquante, sept gares construites en dur.

Sur l'ensemble des voies, de nombreuses suppressions de courbes et rectifications de tracé ont été réalisées, en particulier sur le tronçon Agou-Kpalimé, à Gamé (sur la ligne Lomé-Atakpamé), sans oublier la déviation par le camp de la Milice et le zongo au départ de la ligne de Lomé à Aného⁴. Par ailleurs, il fut procédé à la modernisation de l'appareillage et des installations générales : genres de relevage, pompes à eau, machines-outils, appareillage électrique⁵. Mis à part ces travaux, on procéda à la diésélisation des locomotives. Les rapports officiels de l'époque sont unanimes sur le fait que ce fut l'une des réalisations importantes dans le secteur des chemins de fer togolais au lendemain de la seconde guerre mondiale. Dans un rapport de la section locale du FIDES il est mentionné l'envoi, par le service du chemin de fer du Togo, de quelques-uns de ses agents à un stage de formation de diésélistes au centre d'apprentissage de Toukoto⁶.

Comme on peut le constater, en dehors de la diésélisation des locomotives ci-dessus mentionnée, l'essentiel des travaux a consisté à renforcer le plan de pose allemand, à substituer à bien des endroits, le rail standard de 26 kg au rail allemand de 20 kg, à procéder au ballastage des voies, à renforcer et à construire des ouvrages d'art sur les lignes et à y construire des gares en dur. Il était alors hors de question de penser à l'extension du réseau existant. Ces réalisations semblent, à vue d'œil, insignifiantes ; toutefois, elles avaient absorbé de gros financements. Mais, pour un réseau fortement concurrencé par la route les réalisations, pensons-nous, n'ont pas été à la hauteur du défi.

¹ Ibidem.

² *Marchés coloniaux du monde* du 14 mai 1949, p. 899.

³ Ibidem.

⁴ Ibid.

⁵ FIDES, carton 192, *Autres territoires, Togo*, p. 157.

⁶ Section locale du FIDES-Togo, Rapport de présentation et commentaire des opérations proposées, 1958, p. 26.

Parallèlement à l'entretien du réseau, on procéda au renforcement du parc matériel roulant.

2.2. Le matériel de traction relativement renouvelé

À en croire les rapports officiels, le parc matériel roulant du réseau ferroviaire togolais était relativement bon à la veille de la seconde guerre mondiale. Mais, pendant cette guerre, le matériel aurait été utilisé au-delà de ses limites. Toutefois, « grâce à la capacité des techniciens et au dévouement des ouvriers, le réseau a pu, pendant les années difficiles, faire face aux nécessités du trafic et venir en aide au réseau voisin du Bénin-Niger par la cession de deux locomotives *Oreinstein-Koppel* »¹.

Dès 1946 et grâce aux avances consenties par la CCFOM, de nombreuses commandes ont été passées par l'intermédiaire de l'Office central des chemins de fer de Paris. Ces commandes ont permis de redorer, tant soit peu, le blason du réseau.

L'état de l'ensemble du matériel roulant du CFT à la fin de la période tutélaire se présente dans le tableau ci-après.

Tableau n° 18 : Le parc matériel roulant du CFT en 1955

Désignation des véhicules	Voitures à voyageurs	Wagons				Total
		20 t	10 t	7 t	8.5 t	
Voiture 1 ^{ère} Classe	1	---	---	---	---	1
Voiture 1 ^{ère} et 2 ^{ème} Classe	7	---	---	---	---	7
Voitures 3 ^{ème} Classe	9	---	---	---	---	9
Voiture 4 ^{ème} Classe	53	---	---	---	---	53
Services	14	---	---	---	---	14
Postaux	---	---	---	6	---	6
Tombereaux	---	30	132	17	---	179
Couverts	---	10	141	42	---	193
Plate-formes	---	2	38	10	---	50
Iternes	---	---	---	---	9	9
		42	311	75	9	
Totaux	84				437	521

Source : Rapport annuel de la France à l'ONU, 1955, p. 150.

Incomplet (car ne s'arrêtant qu'à 1955) et moins détaillé, le tableau ci-dessus, tel que présenté, a certes l'avantage de donner une idée des différentes catégories de locomotives

¹ *Marchés coloniaux du monde* du 14 mai 1949, p. 899.

affectées à tel ou tel trafic. Malheureusement, elle ne donne aucune précision sur l'année d'acquisition du matériel. Ces informations sont plutôt contenues dans le tableau suivant :

Tableau n° 19 : Le parc matériel roulant du CFT vers la fin de la période de tutelle

Désignation	Année d'acquisition	Nombre
I. Matériel moteur		
<i>- Locomotives</i>		
BB Alsthom 700 Ch.	1958	4
<i>- Locotracteurs</i>		
AA Moyse 90 Ch.	----	6
<i>- Autorails</i>		
ABJ Renault 300 Ch.	1952	3
De Dietrich MGO 500 Ch.	1958	2
II. Matériel roulant remorque		
Voitures 1 ^{ère} /3 ^{ème} classe	1951	3
Voitures 1 ^{ère} classe (fourgon)	1951	3
Voitures 3 ^{ème} classe	1950	9
Voitures 4 ^{ème} classe	---	42
Voiture-salon	---	1
Remorques d'autorails 3è cl.	1958	8
Remorques d'autorails 1 ^{ère} /3è cl.	1958	2
Wagons couverts	1908-1950	195
Wagons tombereaux	1908-1933	182
Wagons plateformes	---	64
Wagons citernes	1949	9
Wagons service	---	8
Wagon Poste	---	3
Wagons secours	---	2
Wagon grue	---	1
Total	1908-1958	547

Source : *Marchés tropicaux du monde* du 23 décembre 1961, p. 3061.

De ce tableau on peut tenir pour évident le fait que le matériel roulant du CFT, avec un total de 547 voitures (521 dans le tableau précédent, du fait que l'analyse dans le présent cas va au-delà de 1955, donc d'autres voitures ont dû être encore achetées), était relativement important et jeune. La majeure partie des locomotives fut achetée après 1946, ce qui semble confirmer l'assertion de certains observateurs selon lesquels "l'essentiel des financements du FIDES dans le secteur ferroviaire n'a servi qu'à la rénovation du parc matériel roulant".

Ce parc matériel roulant, combien important, nécessite, pour être performant, des entretiens réguliers. C'est dans cette optique que furent créés des ateliers d'entretien dudit matériel roulant. Ces ateliers assez bien équipés permettaient d'effectuer toutes les opérations prévues tant pour les révisions générales que pour l'entretien courant des locomotives à vapeur, du matériel remorqué et du matériel diesel¹. L'entretien constant et la commande de nouveaux matériels roulants ont pour objectif d'assurer un confort aux usagers dont le nombre a augmenté de 18 % pendant l'année 1952².

Quant au wharf de Lomé, il ne bénéficia pas d'importants investissements dans le cadre du FIDES. Néanmoins, le caractère exigü que présentait ce dernier, vis-à-vis du trafic sans cesse croissant entraîna son extension. On allongea donc ses dimensions de 40 m pour un montant de 92 millions de F CFA (Goeh-Akué et Kouzan, 2005 : 475). Par ailleurs, on procéda à la commande de trois nouvelles grues et aux travaux de renforcement de l'infrastructure qui ployait depuis les années trente sous le poids de la vétusté. Commencés vers 1953, les travaux de réhabilitation et d'extension du wharf étaient déjà réalisés entre 1955-1956³. Parallèlement, on procéda à l'entretien du platelage, à la construction de magasins, à l'électrification des grues et à l'achat de chaloupes⁴. Ces aménagements ont fait qu'en 1958, le wharf de Lomé avait une longueur de 485 m avec un débarcadère de 135,5 m auquel on accédait par une passerelle de 350 m ; il était par ailleurs relié au réseau ferré et comptait des magasins et des quais de 12 175 mètres carrés (Goeh-Akué et Kouzan, 2005 : 475).

En somme, tous ces travaux d'entretien ou d'amélioration réalisés aussi bien sur le complexe portuaire et ferroviaire que sur le réseau routier ont pour objectif non seulement d'accroître la capacité d'exploitation de ces infrastructures dans le cadre de la mise en valeur, mais aussi de permettre la libre circulation des populations autochtones dont le développement socio-économique semblait préoccuper (ne serait-ce que de façon apparente) les planificateurs du plan FIDES.

¹ Entre 1954 et 1955 s'achève la diésélisation des locomotives. Cf. Rapport annuel de la France à l'ONU, 1955, p. 150

² Ibidem.

³ Ibid.

⁴ FIDES, carton 192, *Autres territoires, Togo*, p. 157.

III. UNE CIRCULATION DES PERSONNES ET DES BIENS AU RYTHME DES RÉALISATIONS DU FIDES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

Les crédits du FIDES alloués au secteur des transports au Togo furent importants mais pas assez car les réalisations, on l'a vu se sont majoritairement limitées à l'entretien du réseau existant. En conséquence, plusieurs localités qui, dans l'entre-deux-guerres n'avaient pas été desservies par des voies de communication ne l'ont pas non plus été au lendemain de la seconde guerre mondiale. Ainsi, la mobilité des personnes et des biens fut à bien des endroits très limitée.

1. L'état de la circulation des personnes après la seconde guerre mondiale

Comme pendant les périodes précédentes, la mobilité des Togolais à l'intérieur du territoire pendant la période tutélaire est à appréhender sous deux angles : la mobilité ordinaire ou spontanée et la mobilité dirigée.

1.1. La mobilité spontanée

Le relatif essor du parc automobile et l'amélioration de certaines routes, d'une part, et l'entretien du réseau ferré et le renouvellement du parc matériel roulant, d'autre part, ont renforcé chez les Togolais le goût du voyage déjà acquis dans l'entre-deux-guerres. Dans le secteur du transport automobile, la presque totalité du trafic était assurée par des Togolais et des Syro-libanais. Sur la route côtière Lomé-Aného-Cotonou, durant l'année, le transport des passagers était permanent alors que sur la route nord/sud, il n'en était pas de même.

En effet, la densité du trafic dans la région septentrionale était faible, variant en moyenne entre 20 et 40 véhicules par jour à cause de la pauvreté de l'économie de change. Le seul tronçon relativement important est celui qui relie Blitta à Sokodé, puisque à partir de Blitta, terminus du chemin de fer, toute la marchandise pour le nord est acheminée sur Sokodé, centre de redistribution (Goeh-Akué et Kouzan, 2005 : 473). En 1958, des compteurs enregistreurs furent placés sur cette route. La moyenne journalière de 89 véhicules a été relevée. Les statistiques mentionnent l'augmentation du nombre de camions de 5 tonnes (Citroën T 55) au détriment des camions de 3,5 tonnes ce qui indique une augmentation du tonnage transporté¹.

¹ Section locale du FIDES-Togo, Rapport de présentation et commentaire des opérations proposées, 1958, p. 16.

En revanche, cette densité était d'autant plus importante sur la route Lomé-Aného que le trafic comptait environ 300 voitures par jour (Goeh-Akué et Kouzan, 2005 : 473). Sur cet itinéraire, la plupart des véhicules utilisés étaient les Renault 1 400 kg, des voitures taxis Peugeot 403. Un service régulier partant de Lomé tous les matins et les après-midis assurait avec de gros cars la liaison entre le Togo et le Dahomey¹.

Au même moment, à l'intérieur de Lomé, l'hôpital de Tokoin, retiré du centre de la ville, et Bè, gros quartier éloigné du centre commercial et du marché principal, étaient desservis par trois anciens autobus parisiens qu'exploitait un garagiste français².

Les sociétés privées n'étaient pas absentes du transport routier. En effet, avec la complicité de l'administration, ces sociétés avaient le monopole du transport sur un certain nombre d'itinéraires. La principale, à partir de 1952, fut une entreprise régulière de transport gérée par une société française. Il s'agit de la Société générale du golfe de Guinée, titulaire d'un marché de transport pour le courrier postal et le personnel administratif pour desservir, à partir du terminus du chemin de fer (Blitta), les localités des cercles du nord. Le fait qu'elle ne desserve que lesdites localités lui a attribué la dénomination du Courrier du nord. La SGGG, acheminant les courriers postaux sur les bureaux de poste deux fois par semaine dans chaque sens, assure le service par Car Renault pour les passagers et camions pour la poste et les bagages³. Les tarifs de transport étaient fixés à 2 francs le kilomètre par voyageur sans bagages et à 12 francs la tonne kilométrique de bagage⁴. Il existait aussi la société Jonquet⁵ et Prades qui était chargée, pour sa part, du courrier postal et du transport du personnel administratif entre Lomé et Cotonou.

Les transporteurs particuliers dont les transports n'ont ni fréquence, ni horaire bien déterminés ont fixé leur tarif voyageurs dans l'ordre de 3 francs au kilomètre. Ainsi étaient fixés les tarifs à partir de Blitta pour les destinations suivantes :

Tableau n° 20 : tarifs des voyageurs à partir de Blitta dans les années 1950

Localités	Distances	Tarifs en franc CFA
Blitta – Sokodé	86 km	250
Blitta – Bassar	147 km	400
Blitta – Kara	165 km	450

¹ *Marchés tropicaux du monde* du 21 février 1959, op. cit.

² *Marchés tropicaux du monde* du 21 février 1959, op. cit.

³ Rapport annuel de la France à l'ONU, 1955, p 148.

⁴ Ibidem.

⁵ Précisons qu'une gare routière de Cotonou en porte encore le nom.

Blitta – Kandè	237 km	675
Blitta – Mango	328 km	820
Blitta – Dapaong	403 km	995

Source : Rapport annuel de la France à l'ONU, 1953, p. 150.

L'analyse de ces chiffres montre que ces transporteurs percevaient en moyenne 2,50 F par voyageur kilométrique. Ce tarif, relativement abordable et négociable, a pesé de tout son poids sur la concurrence faite au chemin de fer par la route. S'agissant du tarif des marchandises et des produits, il fut fixé par arrêté du commissaire de la République à 13 F.70 la tonne kilométrique. Cette décision unanimement admise fait qu'il n'existait pas de tarif préférentiel.

En fin d'année 1950, on comptait au Togo, 60 transporteurs régulièrement autorisés à faire des transports automobiles mixtes (Guernier, 1951 : 525). Ce nombre devra évoluer pour atteindre 380, à en croire un rapport officiel daté de 1955¹.

Il faut dire que les transporteurs tem dominaient en nombre dans la corporation pendant la période indiquée. En effet, dans les années 1954-1955, on dénombrait à Sokodé plus de 50 véhicules (Tricart et Kolb, 1958 : 40). D'ailleurs, déjà en 1952, quelques noms de transporteurs tem ainsi que les numéros de leurs véhicules (pour certains) figuraient dans les archives. Il s'agit notamment d'Idrissou Kparore (T. T 2594), Mama Yacoubou (T. T 2616), EL Hadji Adam Kpassoua (T. T 2536 et T. T 2592), Mama Abdoulaye (T. T 2358), Bello Issifou (T. T 1470), EL Hadji Tahirou Tchakouda (T. T 2151 et T. T 2389), Adeyemi Amadore (T. T 1579), EL Hadji Zakari, Broïma Michel (T. T 1545), Yacoubou Ousmane (T. T 2332), EL Hadji Yacoubou-Issifou (T. T 3469), EL Hadji Abdou Yaya (T. T 2391), Ouvaté Kumassi, EL Hadji Moussa, EL Hadji Balanka, EL Hadji Bammoy, Jean Moustapha²

Il est révélateur de savoir que certains étaient déjà à l'époque, propriétaires de deux voitures régulièrement immatriculées. Cela montre tout simplement la prééminence des conducteurs tem sur ceux des autres ethnies. C'est d'ailleurs ce qui fait que de nos jours, les conducteurs eux-mêmes appellent Sokodé "le pays des transporteurs".

Il convient de noter que les transporteurs des territoires voisins du Ghana et du Dahomey prenaient également part, sans restriction aucune de la part des autorités togolaises, au trafic routier dans tous les sens au Togo. La même facilité fut accordée aux usagers togolais

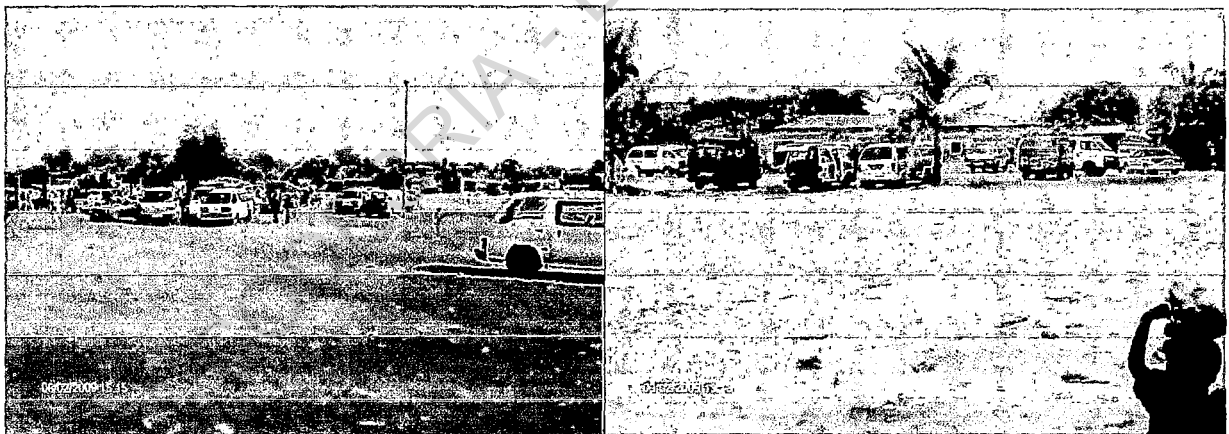
¹ Rapport annuel de la France à l'ONU, 1955, op. cit.

² ANT-Lomé, 7G5, Rapport du service d'autorisation de circulation automobile, cercle de Sokodé, 1952.

par les autorités dahoméennes, alors qu'au Ghana, les transporteurs togolais n'avaient aucun intérêt à y effectuer du transport, la concurrence dans ce pays étant très forte¹.

Les véhicules en service affectés aux transports fonctionnaient tous à l'essence et les entreprises pour le compte desquelles ils circulaient ne bénéficiaient d'aucune subvention de la part du gouvernement de la métropole. Dans le but d'assurer un bon fonctionnement au service des transports routiers, il fut créé des gares routières. En 1953, a été créée à Lomé, une gare routière comportant quatre abris en béton armé et des aires de stationnement bitumées. En 1954, des gares routières ont été construites à Aného et à Kpalimé avec abris couverts et aires de circulation (Tebie, 2002 : 86). Dans certaines villes moins importantes, à défaut d'une gare routière à l'image de celles précitées, les transporteurs s'organisaient à leur manière pour créer dans les environs des marchés ou certains coins à forte ambiance, des aires de stationnement de véhicules de fortune qui finissent par devenir de gares routières en bonne et due forme. Généralement dans c'est gares, l'immobilier est sommaire et se réduit à quelques bureaux très peu meublés, abritant quelques membres du comité des différents syndicats. Les véhicules sont stationnés en plein air suivant l'itinéraire de chaque automobiliste. C'est le cas des gares routières de Kara et de Sokodé comme l'illustrent les images ci-dessous.

Photos n°3 : Les gares routières de Kara et de Sokodé



Clichés Joseph Tsigbé 2009 : Ici, on voit à peu près à quoi ressemblent les gares routières au Togo. L'image de gauche illustre la gare routière de Kara sise à l'extrême sud de la ville, sur la route Kara-Lomé ; celle de droite illustre la gare de Sokodé située quasiment au centre de la ville, non loin du service des affaires sociales de Sokodé. Sur l'une ou l'autre des images, on voit des véhicules stationnés dans un certain ordre attendant les passagers. Très souvent, le cadre n'est pas clôturé et le sol, sans entretien particulier. À cause de longues attentes, les passagers désertent de plus en plus les gares et préfèrent attendre au bord de la grande voie pour prendre directement le véhicule en partance.

Il est très difficile d'avoir des données précises sur le rendement des entreprises de transport routier opérant sur le territoire pendant cette période, car tout ce monde de

¹ *Marchés tropicaux du monde* du 21 février 1959, op. cit.

transporteurs qui n'ont ni fréquence, ni horaire bien déterminés gère, chacun à sa manière, les soldes d'exploitation si bien que les rapports de l'époque n'en faisaient même pas allusion. Ce constat n'est pas spécifique au Togo car dans une étude réalisée sous la direction de M. B. Maldant en 1964 sur les transports terrestres dans l'ouest africain, il est montré que contrairement au transport ferroviaire, le transport routier « n'a jamais fait l'objet, dans l'ouest africain, de statistiques systématiques quant au volume de transport réalisé par son intermédiaire »¹. Cependant, un fait est certain et mérite l'attention. Il s'agit du nombre relativement important des véhicules (comparativement aux périodes précédentes) dont les prix, les horaires et le parcours peuvent être modifiés librement et à tout moment, à la recherche des recettes. Cette souplesse que présente la route aux transporteurs fait que ces derniers vivent sur la clientèle ancienne du rail qui, pour sa part, est soumis à un contrôle et tenu à des obligations de forme et de temps. Les populations ont donc de quoi s'intéresser au transport par route qui a pris considérablement le pas sur le transport ferroviaire.

L'exploitation du chemin de fer pendant la période tutélaire se trouvait toujours confrontée à de sérieux problèmes malgré l'importance des investissements contractés sur le FIDES. Certes, la concurrence faite au rail par la route est l'un des éléments déterminants des difficultés éprouvées par le chemin de fer. Cependant, en réalité, le déficit a des causes surtout techniques et économiques. Les causes techniques étaient évidentes : les voies étroites, le caractère sommaire de l'infrastructure et l'usure des rails. Tout ceci impose une vitesse réduite à la locomotive. La concession en 1950 de voitures-lits et wagons-restaurants à la compagnie internationale des wagons-lits n'attire guère les voyageurs aisés qui circulent majoritairement avec plus de sûreté et de rapidité par la route ou faiblement par la voie aérienne (Suret-Canale, 1977 : 179). Ainsi, le trafic-voyageurs entre 1950 et 1959 fut le plus instable possible. C'est ce qui figure dans le tableau ci-dessous.

Tableau n°21 : Trafic-voyageurs des CFT de 1950 à 1959.

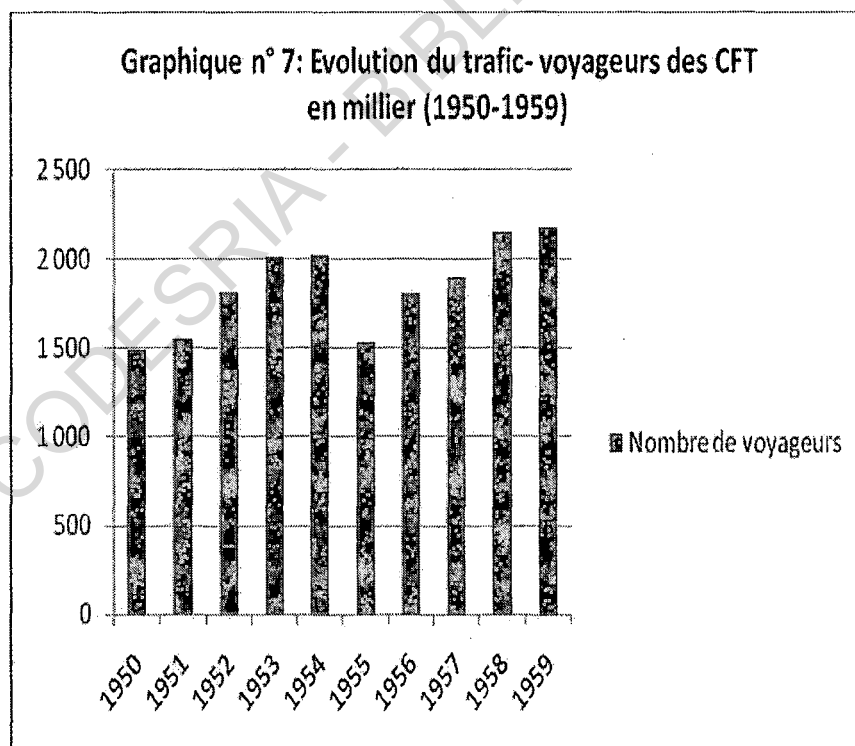
Années	Nombre	Voyageurs kilométriques	Recettes (1)
	Milliers	Millions	Millions de F CFA
1950	1 487	57,7	87,2

¹ M. B. Maldant (dir.), *Transports terrestres dans l'ouest africain : évolution en volume, calcul d'élasticité*, Université de IEDES, Paris, 1964, p 1.

1951	1 550	56,4	111,1
1952	1 821	68,3	135,3
1953	2 016	75,1	147,6
1954	2 027	73,2	146,4
1955	1 530	55,8	127,2
1956	1 810	65,6	141,4
1957	1 910	69,8	149,0
1958	2 158	76,9	164,9
1959	2 183	82,4	186,7
(1) Voyageurs et bagages			

Source : BCEAO, *Togo, faits et chiffres*, op. cit., p. 110.

Sur le graphique ci-après, le caractère instable et la tendance baissière du nombre de voyageurs sur les années est plus perceptible.



Source : Par nous, à partir des données du tableau n° 20.

Deux grandes périodes se dessinent sur ce graphique : une première allant de 1950 à 1954 (représentée par 1 à 5), caractérisée par une augmentation progressive du trafic-voyageurs

et une seconde période allant de 1956 à 1959 (6-10), caractérisée par une lente reprise après la chute de 1955. S'agissant de la première période, l'essor peut s'expliquer par la relative importance de crédits (21,9 %) investis dans le secteur ferroviaire dans le cadre du 1^{er} plan quadriennal du programme FIDES (1948-1952). Par ces crédits, on procéda au renouvellement du matériel roulant dont la vétusté d'avant guerre a détourné de moitié la clientèle du chemin de fer vers le transport routier. Mais, cette conjoncture favorable fut subitement interrompue en 1955 où on atteint une chute de l'ordre de 14 % environ, comparativement à 1954. Cette baisse vertigineuse du trafic fut expliquée par l'administration par l'augmentation relativement considérable, en 1955, du parc automobile¹. Pour parer à cette situation, la direction du CFT prit des mesures énergiques. Il s'agit notamment de l'abaissement et du réajustement de certains tarifs voyageurs, l'adaptation des horaires, l'accélération de la vitesse de certains trains. Aussi, des dessertes journalières des trois lignes du réseau par une relation locomotives-autorails avaient-elles été créées. Ces efforts ont payé. Ainsi, à partir de 1956, on assiste à une nouvelle reprise qui culmine en 1959 par le nombre le plus important de voyageurs transportés par le CFT depuis la seconde guerre mondiale. La situation au niveau de chaque ligne se présente comme suit :

Tableau n° 22 : Trafic-voyageurs des différentes lignes du CFT

Différentes lignes	1938	1950	1959
Nombre de voyageurs en millier			
Lomé-Kpalimé	246	319	656
Lomé-Blitta	250	452	683
Lomé-Aného	535	716	844
Total	1031	1 487	2 183

Source: Par nous à partir de BCEAO, Togo faits et chiffres, op. cit., p. 109.

Les données de ce tableau laissent penser que tout allait bien pour le CFT; or ce ne fut pas le cas. Il s'agit ici des données des années fastes pendant lesquelles, après de nouvelles reformes, le trafic reprenait avec un certain élan. Cependant, à partir de ces statistiques on peut voir que la ligne d'Aného, malgré sa petitesse (44 km) était de loin la plus utilisée et pour cause. En effet, si le trafic-voyageur fut intense sur cette ligne, c'est en raison, d'une part, de la proximité du Dahomey et, d'autre part, de ce qu'Aného se trouve être la plaque tournante d'importants marchés des régions du Mono, régions non desservies par le chemin de fer et, de

¹ Rapport annuel de la France à l'ONU, 1955, op. cit.

ce fait, point d'attache de nombreux camions desservant ces régions très fertiles pour les cultures de maïs, tapioca et oléagineux.

La ligne de Kpalimé vient en deuxième position en raison du fait qu'elle traverse des localités ayant des liens plus ou moins naturels avec le Ghana où les populations ont l'habitude de se rendre fréquemment pour réaliser des affaires.

La faiblesse du trafic sur la ligne centrale est due d'une part, au fait qu'elle traverse une zone relativement moins peuplée et d'autre part, à la concurrence très prononcée du transport automobile en direction des régions septentrionales du territoire. Toutefois il faut préciser que les efforts consentis dans le cadre du FIDES ont permis à cette ligne de redorer tant soit peu son blason. Pour s'en convaincre, le nombre de voyageurs enregistré à la gare de Blitta est passé de 21 000 en 1954 à 38 525 en 1956 et à 41 783 en 1957, les usagers empruntant au terminus de la voie ferrée, autocars ou camions pour leur destination finale¹.

Pendant les périodes de conjoncture défavorable, les tendances furent toujours les mêmes. La ligne du centre restait la plus touchée, suivie de la ligne Lomé-Kpalimé et de celle de Lomé-Anécho.

De façon générale, les voyageurs aussi bien du train que de l'automobile sont d'une part, les fonctionnaires ou agents de l'administration, d'autre part, les commerçants, hommes d'affaires, ou encore de simples citoyens sans activité aucune. Les premiers se déplaçaient pour des raisons administratives ou professionnelles alors que les seconds se déplaçaient soit pour des raisons liées à leurs activités, soit par simple curiosité. Commentant ce type de mobilité, voici ce que déclare R. Cornevin (1969 : 299) :

«La paix instaurée par les Européens permet à de nombreux commerçants mina et évhé, originaire de Lomé, Porto-Seguro, Anécho de s'installer à Sokodé, Atakpamé et Mango, où ils sont très vite rejoints par les divers auxiliaires de l'encadrement européen (commis d'administration, moniteurs de l'enseignement, infirmiers) que les populations originaires du Nord ne peuvent fournir en effectif suffisant. Toutefois, ces éléments (quelques centaines d'individus aux chefs-lieux des circonscriptions administratives) ne viennent que temporairement et retournent généralement finir leurs jours dans leur pays d'origine».

Il semble donc que la mobilité des Togolais dans le sens sud-nord devenait de plus en plus intense pendant la période tutélaire. Toutefois, comme l'affirme Cornevin, les destinations

¹ Section locale du FIDES-Togo, Rapport de présentation et commentaire des opérations proposées, 1958, p. 16.

de ces mouvements sont évidentes. Ce sont surtout les centres urbains ou les chefs-lieux de cercles qui accueilleraient la majeure partie du flux. Cela est d'autant plus vrai que ce sont ces centres qui sont les plus desservis en voies de communication, donc facilement accessibles par automobile ou par train. Toutefois, il est hors de question de penser que les populations du nord et du centre ne descendaient pas pour autant vers les régions méridionales. C'est toujours Cornevin (1969 : 300) qui le confirme :

« L'installation de plusieurs centaines de familles européennes, la promotion sociale des élites africaines entraîne la constitution d'une assez nombreuse classe de domestiques (boys, cuisiniers, blanchisseurs). Les Fons des villages environnants Atakpamé paraissent d'abord les plus doués pour ces fonctions. C'est ainsi que Sada (2 km à l'Est d'Atakpamé) est une véritable pépinière de blanchisseurs et de cuisiniers. Par la suite, on fait volontiers appel aux Kabré de Lama-Kara, puis aux Moba et Gourma de Dapaong.

Il s'agit là aussi d'une émigration temporaire. Toutefois, elle est suffisamment importante pour constituer à Lomé une part non négligeable du Zongo.

Par ailleurs, le corps des gardes de cercles et la compagnie de tirailleurs se recrutent essentiellement parmi les guerrières populations du Nord, ce qui fait que le camp des gardes est une véritable colonie d'originaires du Nord».

Par ce mouvement nord/sud facilité par la route Lomé-Dapaong, les centres urbains de la partie méridionale du territoire se trouvent très vite pris d'assaut par des vagues de migrants venus de l'intérieur, à la recherche du travail. Ce phénomène observé dans presque toutes les colonies françaises pendant la même période a retenu l'attention de la revue *Marchés coloniaux du monde*. Celle-ci décrit le phénomène et tente d'en donner une explication par ce qu'elle appelle 'les conséquences sociales de l'industrialisation'. En effet, dans sa parution du 7 mars 1953, la revue écrit expressément :

« [...] La conséquence la plus remarquable, la plus profonde, [de la relative industrialisation des colonies] est certainement la création d'une classe d'indigènes salariés. En effet, le marchand ayant précédé partout l'industriel aux premiers temps de la colonisation, des biens de consommation jusque-là inconnus des indigènes leur furent offerts et excitèrent leur convoitise ».

Ces autochtones ne se contentèrent plus désormais de la seule satisfaction des besoins alimentaires de base (manioc ou riz), ils voulurent acquérir les vêtements, les outils, les nouveaux aliments, le combustible, le tabac etc. que les Européens apportaient avec eux.

N'ayant aucune autre richesse à échanger que leur travail, un grand nombre d'autochtones cherchèrent alors à devenir des salariés afin d'acquérir les moyens d'échanges nécessaires. Il se créa ainsi un fort courant migratoire vers les villes créées par les Européens, qui s'est amplifié au fur et à mesure qu'ils développaient l'exploitation des richesses minières, qu'ils ouvraient de nouveaux chantiers de travaux publics et poussaient l'industrialisation de ces pays.[...] Parmi les hommes qui sont attirés vers les centres industriels par le désir de gagner un salaire, un grand nombre ne restaient en place que quelques mois. Il s'agit souvent d'agriculteurs qui venaient combler de la sorte une période creuse et s'en retournaient dans leurs tribus dès qu'il y a un travail urgent à y effectuer.

Ces migrations, outre qu'elles ne manquent pas de provoquer à la longue, de profondes perturbations dans les familles indigènes, empêchent de donner aux hommes qui les effectuent une formation professionnelle suivie. [...] L'abandon des campagnes par un certain nombre d'hommes entraîne en général un appauvrissement sensible des villages, une diminution du rendement des récoltes, qui a finalement pour résultat de provoquer une nouvelle migration vers les villes ». Pour parer à ces problèmes, la revue estime que « la solution d'ordre général à proposer pour lutter contre cet état de choses est de mettre en œuvre tous les moyens possibles pour stabiliser la population africaine en la fixant soit dans les villages agricoles, soit dans les villes »¹.

Même si au Togo, ce n'est pas forcément l'industrialisation (qui d'ailleurs n'était qu'à ses débuts) qui engendra cette migration vers les villes, il faut cependant reconnaître que c'est le problème de survie, donc de recherche de travail rémunéré qui motive les populations de l'intérieur à prendre la route des villes. C'est donc en cela que le Togo se retrouve de pleins pieds dans la citation ci-dessus. Toutefois, les tentatives de solutions proposées pour freiner ce phénomène restèrent infructueuses de sorte qu'au début des années 1970, il prit une autre allure comme nous le verrons dans les prochains chapitres.

En dehors de la mobilité spontanée, il existait également la mobilité dirigée dont les conséquences sont tout de même non négligeables.

1.2. La poursuite de la mobilité dirigée ou 'l'opération Est-Mono' (1954-1956)

Commencée dans l'entre-deux-guerres, la mobilité dirigée s'est poursuivie pendant la période tutélaire. Nous l'avons vu, la première phase de l'opération fut interrompue suite à l'irruption de la trypanosomiase dans les milieux de départ des colons, car on craignait que les mouvements des populations ne propageassent la maladie. Cependant, à la veille de la seconde

¹ *Marchés coloniaux du monde* du 7 mars 1953, pp. 689-690.

guerre mondiale, l'administration parvint à éradiquer la maladie. En conséquence, l'opération reprit de plus belle dès 1939 avec des interruptions en 1940 et 1945. Cette reprise connut à nouveau un arrêt en 1949, ce qui attribua à la période 1939-1949 l'appellation de "deuxième phase de la migration dirigée". Cette deuxième période fut caractérisée par des renforcements massifs de l'effectif des groupements précédemment installés (Lucien-Brun et Pillet-Schwartz, 1987 : 97).

Ce n'est qu'en 1955-1956 que "l'organisation du Secteur agricole de l'Est-Mono" favorisa la reprise, cette fois limitée de la migration dirigée. « *Il s'agit cette fois de réaliser un aménagement d'un type nouveau grâce à l'assistance du F.I.D.E.S. Une vaste zone jusqu'alors défendue par l'obstacle du fleuve devait s'ouvrir à la colonisation entre les parallèles 7°30 et 8°* » (Lucien-Brun et Pillet-Schwartz, 1987 : 98).

L'opération était en principe ouverte à toutes les ethnies. Mais c'est le groupe Kabiyè-nawdem qui est le plus représenté sur les lieux. Voici la description que fit Cornevin (1969 : 298) à ce sujet :

« *Arrivant jusqu'au Mono à la hauteur d'Anié, les Kabré et Losso ne passent le fleuve qu'en saison sèche pour aller chasser au feu de brousse, ou établir quelques champs de culture sur les excellentes terres de berge du fleuve.* »

« *En 1954, à la faveur des plans de mise en valeur FIDES de ces régions, environ 1500 colons surtout Lamba et Naoudemba viennent s'installer dans la zone entre Ogou et Mono. Mais seulement, 300 d'entre eux viennent directement de Lama-Kara, les autres ont simplement passé le fleuve à la fois pour échapper aux redevances coutumières et pour trouver sous la protection administrative, des terres meilleures* ».

À l'origine, l'opération était prévue pour se réaliser en deux phases A et B. Malheureusement, seule la première phase (A) du programme fut exécutée. Elle portait sur la mise en valeur de la zone située au confluent de l'Ogou et du Mono. Prévue pour démarrer en 1957-1958, la seconde phase (B) du programme portant sur la mise en valeur de la rive droite de l'Ogou ne demeura plus qu'un vœu pieux¹.

Pendant toute l'opération, l'administration joua un rôle accompagnateur soit par la mise en place de structures et d'infrastructures pour faciliter l'installation des migrants, soit par des mesures destinées à favoriser l'insertion des colons. On peut lire quelques aspects de ces mesures sous la plume de Lucien-Brun et Pillet-Schwartz (1987 : 98) :

« *Les premières colonnes d'immigrés venant du Nord se déplaçaient à pied. Cependant au cours de la deuxième phase de la Colonisation, le transport en camion fut toujours assuré* »

¹ Section locale du FIDES-Togo, Rapport de présentation et commentaire des opérations proposées, 1958, p. 4.

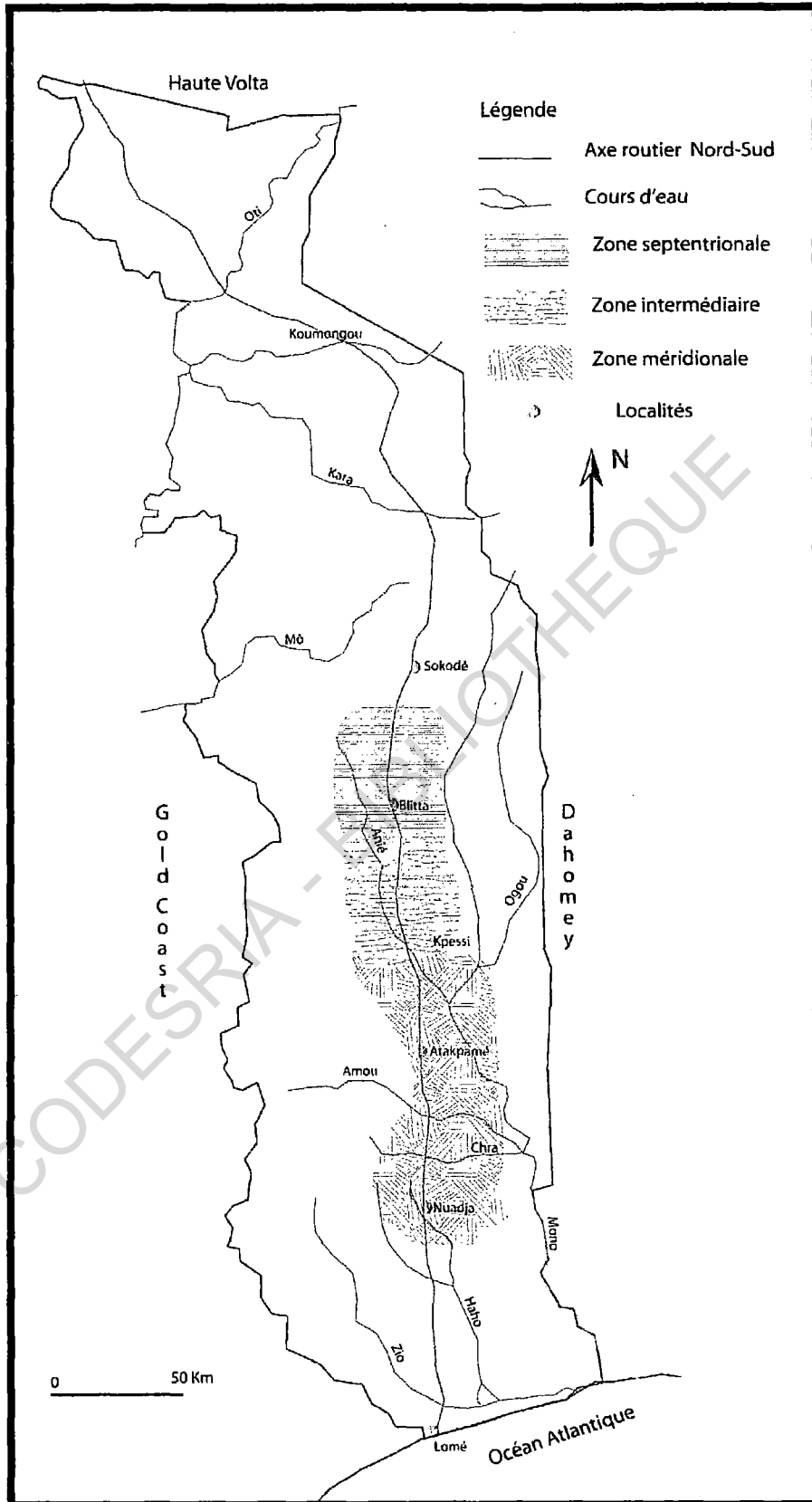
depuis Lama-Kara, ce qui, pour les responsables eux-mêmes simplifia le problème de l'acheminement. Parvenu à destination, le groupe se trouvait sur un terrain relativement reconnu : après que le Commandant eût jeté son dévolu sur un emplacement disponible, le médecin de la Subdivision Sanitaire et le Chef du Secteur Agricole s'y étaient rendus et leur examen succinct du site avait donné lieu à un compte rendu. Le futur village s'établirait bien au sec, en un lieu convenablement aéré et à bonne distance des bas-fonds, gîtes d'insectes, mais à proximité d'un point d'eau courante permanent (autant qu'on puisse en juger). [...] Indispensable était aussi la liaison par la route qui permettrait à l'administration de garder ensuite le contact avec les immigrants...

Les Kabiye et les Losso arrivaient sur place dans un état de dénuement extrême. L'homme n'avait pas voulu se séparer de son arc et de ses flèches et portait parfois des volailles dans un poulailler d'osier : sa femme était chargée de quelques poteries qu'elle avait protégées en cours de route. L'Administration devait d'abord se préoccuper de nourrir les immigrants jusqu'aux récoltes. [...] Il fut jugé plus commode au cours de la deuxième phase de verser une allocation vivrière – 100 F par mois et par famille en 1946.

Chaque homme reçut les objets de première nécessité : houe, coupe-coupe, marmite en terre cuite et Calebasses. Parfois, l'administrateur fit aussi distribuer couvertures, mortiers et pilons, estagnons... Souvent, il ajoutait deux ou trois poules et une chèvre par ménage. Le moment venu, le village recevait des semences. Le témoignage des premiers arrivés que l'on peut facilement recueillir ainsi que les rapports administratifs de l'époque révèlent que les nouveaux venus ne manquèrent de rien d'essentiel pendant la période critique des 1^{er} mois ».

Au total, la migration dirigée, orchestrée par l'administration coloniale donna lieu à la création de 344 villages (Nyassogbo, 2005 : 513), installés, tel un chapelet, entre Notsè et Sokodé, comme l'indique la carte suivante.

Carte n° 9 : Les trois principales zones de colonisation agricole



Source : Par nous, à partir de Lucien-Brun, 1974.

Selon Cornevin (1969 : 298), « *Les résultats de cette colonisation intérieure sont remarquables. C'est probablement moins de 7 000 individus qui ont été conduits par l'autorité administrative sur les terres libres d'Atakpamé, Sokodé, Bassari. Ils sont actuellement [sic] plus de 63 000, dont 22 000 à Atakpamé, 24 000 à Sokodé et 17 000 à Bassari* ».

Cette déclaration de Cornevin laisse entrevoir une autre réalité. En effet, si la migration dirigée n'a concerné que 7 000 individus et que dans les années soixante la population dénombrée dans la zone concernée a quasiment décuplé, c'est dire que les premiers colons ont non seulement procréé, mais ils furent rejoints par d'autres migrants. Cela est d'autant plus vrai que le confirment Lucien-Brun et Pillet-Schwartz (1987 : 103-104). L'origine du phénomène et la mise en route des candidats sont ainsi décrites :

« *Peu de temps après les premières créations de villages par l'administration, prit naissance un courant spontané d'émigration définitive issu des pays kabyè et losso et dirigé vers le Centre-Togo, selon le vœu et les prévisions des responsables officiels. [...] Les paysans du Nord ne craignaient pas de descendre jusque chez ces Ifé ou ces Evhé qui, avant l'arrivée des Allemands, employaient à leur service les esclaves kabyè et losso. [...] Ces immigrants volontaires quittant le pays natal dans les années trente, rien ne permet de les distinguer des nombreux saisonniers en partance, à pied, la houe et le casse-tête de bois sur l'épaule, une besace de cuir au côté remplie de galettes dures. [...]*

Par prudence, ils se réunissent en petits groupes pour le trajet. Au besoin, le détour par Bassari permet d'éviter le poste de contrôle sanitaire « anti-trypano » établi au pont de Lama-Kara. La nuit les voyageurs dorment sur la place des villages. En six jours, ils sont arrivés près d'Atakpamé, y retrouvent nombre de leurs frères qui fréquentent chaque année la région, ouvriers des chantiers administratifs ou aides agricoles à la tâche ». S'agissant de l'installation de l'immigrant, les auteurs affirment : « Sur un marché, le candidat à l'émigration définitive se fait engager, de préférence chez un chef de village. Pendant plusieurs années, il se contentera de son état de manœuvre à condition de pouvoir éventuellement retourner en visite chez lui au cours de la saison sèche. [...] ». Pour ce qui est de l'insertion du nouveau venu, les auteurs poursuivent « L'immigré parvenu à l'autonomie économique mais répugnant à l'isolement, se met aussitôt à la recherche de compagnons de sa race et originaires du même canton. Il les rencontre sur le marché voisin, « apa » de passage, ou bien à l'occasion d'un voyage au Nord il convie ses frères à le suivre. Dès leur arrivée, l'« ancien » présente les nouveaux au chef : il se porte garant de leur bonne conduite et se chargera d'assurer leur installation à ses côtés. En peu de temps, se constitue ainsi un petit

groupe d'une demi-douzaine de Kabyè ou de Losso qui s'installent à proximité de leurs cultures. [...]

L'expérience peut se répéter si un nouvel aide engagé manifeste le désir de s'installer à demeure. C'est ainsi que depuis le Sud de Blitta, jusqu'à Gléi maints villages Aniagan, Kpessi ou ifé ont satellisé un ou plusieurs hameaux de création récente ».

Si les Kabyè-Nawdéba sont nombreux à descendre vers le centre-Togo dans le cadre des migrations agricoles spontanées, ils sont relativement moins nombreux au sud et au sud-ouest où ils offrent leur force de travail dans les plantations cacaoyères et caféières. Issus pour la plupart de la diaspora du centre, des colons kabyè et Nawdéba, attirés par "la prospérité générée par l'économie de plantation", prennent d'assaut "les régions d'Agou, de Kpalimé, le long du piémont entre Kpalimé et Atakpamé, sur les plateaux de Danyi, d'Akposso et d'Akébou" aux côtés des "Éwé venus du Sud, notamment du cercle de Tsévié, ainsi que des Ouatchi des actuelles préfectures de Vo et du Yoto" (Nyassogbo, 2005 : 517).

À quelques différences près, le même phénomène s'observe dans le Litimé. Cependant ce furent les populations du plateau de Danyi et de Kpélé qui furent les premiers à s'y rendre avant d'être rejoints plus tard par certains ressortissants du nord Togo. Ils y achetèrent des terres à vil prix et fondèrent même des villages dont la dénomination est souvent suggérée par le toponyme de leur site de provenance. C'est le cas des villages ou hameaux comme Danyi-Dzodzi, Danyi-Konta¹, Johnson-Kopé, Odomi-Abra, Mangoassi, etc. (Nyassogbo, op. cit). Selon Cornevin (1969 : 299), les populations originaires du sud représentent, lors de l'enquête démographique de 1949 dans cette localité d'Akposso-ouest, le quart de la population totale. Cependant, loin d'être majoritaires dans tous les villages, elles y constituent plutôt une forte minorité, excepté le village de Kpété-Béna où elles sont majoritaires.

Comme on peut le constater, la migration dirigée initiée par l'administration française dans les années vingt a eu, malgré quelques difficultés de début, un écho favorable au sein de la population togolaise. En témoigne le phénomène de migration agricole spontanée, diffus dans le temps et dans l'espace, qui s'ensuivit. En témoignent également les résultats on ne peut plus satisfaisants qui ont fait des cercles d'Atakpamé et de Sokodé, le grenier du Togo, même si entre les populations immigrées et les autochtones, la cohabitation n'est pas toujours des plus cordiales dans ces milieux.

Les produits agricoles de ces cercles doublés de ceux cultivés par les populations d'autres régions ont contribué à renforcer les circuits d'échanges intérieur et extérieur.

¹ Selon Nyassogbo (op. cit), depuis une vingtaine d'années, les Akposso, supportant de plus en plus mal l'irruption des étrangers sur leur terroir, entreprirent de changer le nom de certains villages. C'est le cas de Danyi-Dzodzi qui est devenu Kessibo-Dzodzi, Danyi-Konta débaptisé en Badou-Dzindzi.

2. L'état de la circulation des biens

Le système d'échange caractérisé par l'importation et l'exportation que la construction des voies de communication a permise d'installer au Togo depuis le début de la colonisation s'est poursuivi au lendemain de la seconde guerre mondiale. Pour mieux appréhender les réalités y afférentes, nous allons nous intéresser aux commerces extérieur et intérieur.

2.1. Le commerce extérieur

Le commerce entre le Togo et l'extérieur repose sur l'importation et l'exportation des biens. Deux catégories d'entreprises s'y illustrent. D'une part, de grandes entreprises entretenant de solides relations commerciales avec les marchés d'outre-mer, d'autre part, de petites et moyennes entreprises dont le champ d'action se limite au négoce avec les pays voisins du Togo, en l'occurrence le Ghana et le Dahomey. Les activités de ces négociants togolais sont diverses et consistent, pour la plupart des temps, soit en la vente au Ghana de produits togolais du cru ou importés, soit en la vente au Togo de marchandises fabriquées outre-mer mais achetées sur le marché ghanéen ou encore en la revente au Dahomey de produits achetés au Ghana.

Grâce aux données du service des douanes, on peut se prononcer sur les statistiques du commerce extérieur du Togo pendant la période concernée. Toutefois, il faut préciser que si les données relatives au volume (quantité) des échanges directs du Togo avec l'extérieur sont relativement fiables, il n'en est pas de même pour l'évaluation que donnent les statistiques de la valeur de ces échanges, en raison de l'utilisation fréquente de valeurs mercuriales¹. Par ailleurs, comme le précise la même source, *“la majeure partie des échanges entre le Togo et ses voisins du Ghana et du Dahomey n'est pas enregistrée par les douanes togolaises. De ce fait, les statistiques du commerce extérieur du Togo ne retracent que très imparfaitement les échanges extérieurs réels du Togo”*². En conséquence, les données que nous aurons à présenter dans ce paragraphe doivent être prises en considérant des réalités sus-évoquées.

2.1.1. Les importations

Parmi les produits importés, environ 60 % de leur valeur totale sont consacrées à des achats de biens de consommation directe comme on peut le constater dans le tableau ci-après.

¹ BCEAO, *Togo, faits et chiffres*, op. cit., p. 122.

² Ibidem.

Tableau n° 23 : Répartition des importations togolaises (1957-1959)

Groupes	1957	1958	1959
	Pourcentage de la valeur totale		
Biens de consommation			
- Alimentations; boissons; tabac	24,3	22,5	25,1
- Autres	36,3	37,3	36,6
Énergie; lubrifiants	7,4	6,2	7,7
Matières premières; demi-produits	17,1	16,1	13,1
Biens d'équipement	14,9	17,9	17,5
Total	100 %	100 %	100 %

Source: BCEAO, *Togo, faits et chiffres*, op. cit., p. 126.

Comme on peut le constater, un peu moins du quart du total des achats extérieurs est consacré aux denrées alimentaires, boissons et tabacs, ce qui n'est pas du tout négligeable dans un pays essentiellement agricole dont la capacité de production de produits vivriers est grande. Par ailleurs, à en croire les statistiques officielles, les tissus de coton font figure de proue parmi les biens de consommation non alimentaires, malgré le fait que les statistiques du commerce extérieur n'aient pas pu enregistrer tout le tonnage rangé dans la catégorie de contrebande relativement prospère via les frontières Ghanéo-togolaises. Viennent ensuite, et par ordre d'importance, les biens d'équipement dont le pourcentage sur la valeur totale représente environ 16 %. Cette tendance à la croissance s'explique par le fait que le FIDES ayant lancé ses programmes, misait sur l'amélioration des infrastructures économique et sociales. Dans le même contexte, nombreuses étaient les populations qui optaient désormais pour la construction d'habitations en "dur". Du coup, on assiste à un taux relativement élevé de l'importation des matériaux de construction dont le ciment et la chaux se sont taillés une place de choix. Sagissant de l'importation de l'énergie, bien que relativement faible, elle est très importante d'autant plus que pendant la période tutélaire, les produits pétroliers étaient la principale, pour ne pas dire la seule source d'énergie non humaine ou animale utilisée au Togo. Les deux principaux consommateurs de cette forme d'énergie (surtout le gas-oil) étaient le CFT et la centrale électrique de Lomé. L'importation des produits pétroliers étaient assurée par camion-citerne de Porto-Novo où les produits sont amenés par péniches citernes de Lagos¹.

Les détails relatifs à l'importation de l'ensemble des principaux produits de consommation sont donnés par le tableau ci-après.

¹ BCEAO, *Togo, faits et chiffres*, op. cit., p. 100.

Tableau n° 24 : Importation des principaux produits de consommation au Togo (1948-1958)

Années	Farineux alimentaires	Sucres	Tissus de coton	Ciment	Fers et aciers	Produits pétroliers
Valeurs en tonnes						
1948	406	400	436	6 408	790	4 061
1949	1 194	757	532	9 830	2 560	5 117
1950	1 366	1 447	473	13 221	2 227	5 888
1951	1 747	2 387	541	12 564	958	9 307
1952	1 070	1 077	794	8 645	1 647	14 237
1953	1 436	1 500	951	15 213	1 925	10 616
1954	1 519	1 591	1 071	17 547	2 471	12 205
1955	1 658	1 590	1 063	18 151	3 734	14 563
1956	1 956	1 677	339	22 020	3 211	14 152
1957	1 727	1 603	778	22 070	3 786	16 617
1958	1 584	2 386	915	24 933	3 233	16 209
Total	15 663	16 415	7 893	170 602	26 542	122 972

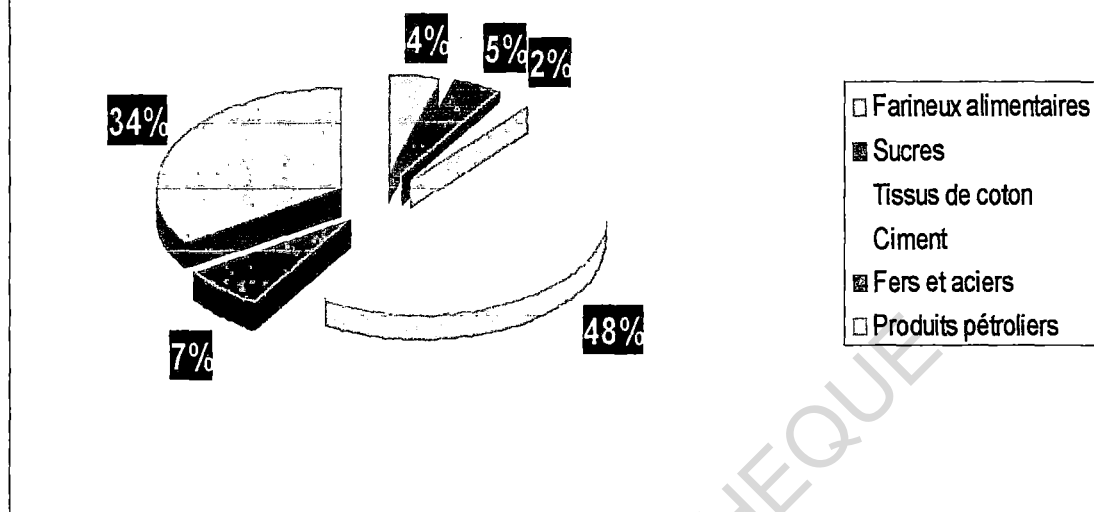
Source: BECEAO, *Togo, faits et chiffres*, op. cit., p. 134-135.

Une analyse synoptique du présent tableau laisse entrevoir que l'année 1948 a été particulièrement une année de soudure pour les importations. Cela s'explique par le fait qu'après l'échec du plan décennal initial en 1947, les tractations étant en cours pour substituer au plan échoué des plans quadriennaux, il y avait une certaine réticence quant à l'investissement dans les milieux d'affaires. Mais, cette réticence fut rapidement évincée aussitôt après le lancement du premier plan quadriennal ; c'est ce qui explique la reprise observée en 1949.

À l'échelle d'une décennie, on remarque que sur le total du tonnage des produits importés, le ciment (auquel est ajouté depuis 1935 le tonnage de chaux) prend de loin l'avance avec environ 50 % du total. Viennent ensuite les produits pétroliers (pétrole, essence, gas-oil, et huile de graissage) avec 37 %. Les fers et les aciers occupent la troisième place avec 7 % tandis que les farineux alimentaires, les sucres et les tissus de coton sont crédités respectivement de 4, 5 et 2 pourcent.

Les tendances sont représentées sur le graphique suivant :

Graphique n° 8: Valeur des principaux produits de consommation importés au Togo de 1948 à 1958

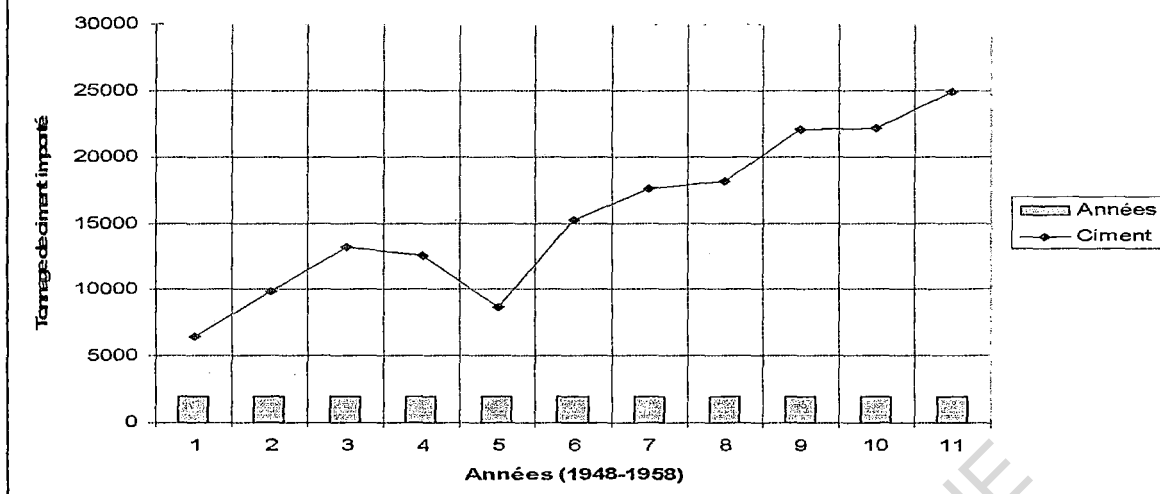


Source : Par nous à partir des données du tableau ci-dessus.

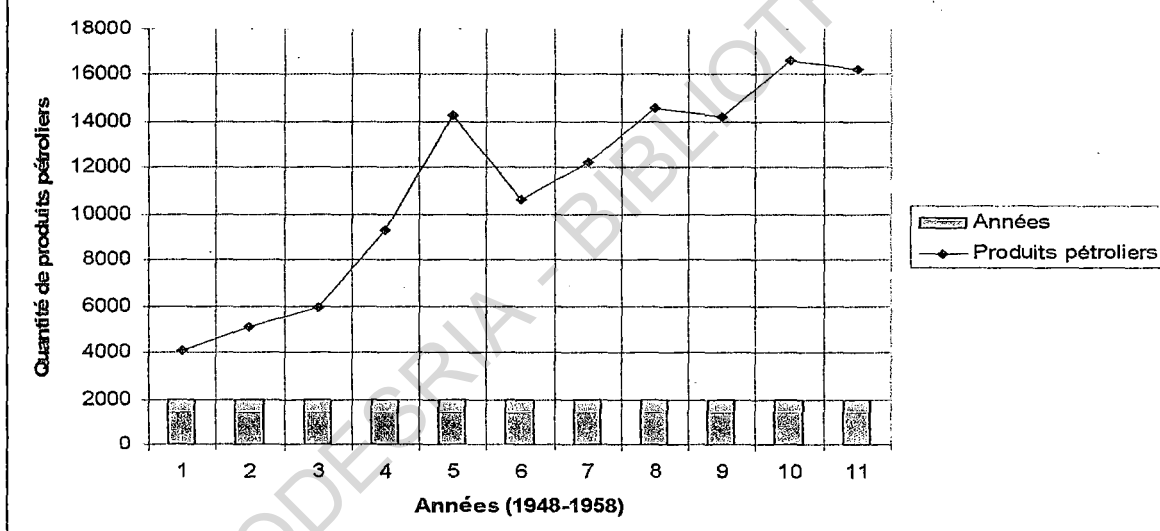
Les données de ce graphique semblent contredire celles du tableau n° 22, donnant près du quart du total des achats extérieurs du Togo aux denrées alimentaires. Mais en réalité, il n'en est nullement ainsi. D'abord parce que la période d'analyse ayant servi à réaliser le graphique ci-dessus est trois fois plus grande que celle ayant servi à construire le tableau en question. Aussi, le tableau n° 22 en question a-t-il inclus les données de 1959 ce qui n'est pas le cas ici, or on sait que c'est en 1959 que le commerce extérieur du Togo a réalisé des chiffres d'affaires les plus optimaux.

Il faut toutefois préciser que d'une année à l'autre, les valeurs observées sur le graphique ci-dessus ne sont pas restées constantes. Elles furent plutôt très fluctuantes. D'ailleurs, c'est le total des dix années qui a servi à construire le graphique. Pour montrer l'état de fluctuation des données d'année en année, nous allons prendre les données des deux produits les plus importants du tableau n° 23, le ciment et les produits pétroliers pour construire des courbes.

Graphique n° 9 : Evolution du tonnage de ciment importé au Togo de 1948 à 1958



Graphique n° 10 : Evolution de la quantité des produits pétroliers importés au Togo de 1948 à 1958



Le constat est clair. Le caractère fluctuant des données saute aux yeux. Pour le ciment, deux grandes périodes se dessinent : une allant de 1948 à 1952 caractérisée par une relative faiblesse du tonnage importé, suivie d'une période allant de 1952 à 1958 où on assiste à une tendance générale à la hausse des importations. On peut conclure, au regard de ces données que dans le cadre du FIDES, la période de "grandes constructions" ayant recours au ciment se situe entre 1953 et 1958, globalement dans le cadre du deuxième plan quadriennal.

À quelques différences près, la même tendance s'observe également au niveau des produits pétroliers où on assiste, de 1948 à 1951, à une période de faible importation, suivie d'une période de relative grande importation allant de 1952 à 1958. Cette augmentation peut s'expliquer par le phénomène de la diésélisation entamée par le chemin de fer au début des

années cinquante, faisant dès lors du chemin de fer du Togo un des principaux consommateurs des produits pétroliers. Parallèlement, on peut aussi évoquer la relative augmentation du parc automobile surtout à partir des années cinquante nécessitant l'utilisation importante des produits pétroliers. On peut multiplier les exemples par dizaine pour illustrer la fluctuation des produits importés au Togo pendant la période concernée.

Mis à part les produits alimentaires et autres produits de consommation, les tissus et textiles, les produits pétroliers, d'autres marchandises comme les véhicules, le matériel agricole ainsi que plusieurs produits de natures diverses figuraient dans la gamme des produits importés au Togo pendant la période de tutelle. La valeur des marchandises importées au Togo était estimée, sous réserve de toutes marges d'erreurs possibles, à 2 888 000 000 en 1957, à 3 776 000 000 en 1958 et à 3 755 000 000 de F CFA en 1959¹, soit une valeur indiciaire moyenne de 1,30 ce qui est loin d'être négligeable.

C'est dire combien les importations étaient importantes dans le commerce extérieur du Togo. Les Produits importés alimentent le commerce intérieur comme nous le verrons sous peu.

Bien sûr, le volume des importations a connu un essor pendant la période concernée, mais le volume des exportations n'était pas des moindres.

2.1.2. L'exportation des produits

L'économie de traite introduite au Togo, comme partout ailleurs dans les colonies, dès la montée de l'impérialisme européen outre atlantique a, pour objectifs, de fournir, entre autres, faut-il le rappeler, aux métropoles européennes les matières premières dont ont besoin leurs industries. Dans cette logique, plusieurs produits d'exportation ont été introduits au Togo. Il s'agit entre autres des cultures dites de plantations (café, cacao), du coton, et plus tard, de l'arachide (avec les expérimentations au nord Togo à partir de 1935). Parallèlement, l'administration coloniale encouragea la culture de certains produits localement disponibles mais dont le tonnage à la production est resté pendant longtemps faible. C'est le cas entre autres des oléagineux. Cette politique a payé. Les résultats furent globalement positifs dans l'entre-deux-guerres.

¹ BCEAO, *Togo, faits et chiffres*, op. cit., p. 139.

Au lendemain de la seconde guerre mondiale, nous l'avons vu, les colonies devaient produire davantage pour soutenir l'économie des métropoles languissante. C'est dans ce cadre que des plans de développement avaient été conçus. Le deuxième plan quadriennal annonça les couleurs : "produire, toujours produire et produire encore". Dans ce contexte où que d'accents étaient mis sur la production, l'administration opta pour la mécanisation de l'agriculture. Des machines agricoles avaient été achetées à grand frais, même si à bien des endroits, les machines étaient loin de s'adapter aux réalités du terrain. L'accent fut également mis sur la formation professionnelle des autochtones sans laquelle la mécanisation tant prêchée serait vouée à l'échec.

Au Togo, sous le gouvernorat de Cédille (1948-1950), les activités agricoles ayant connu une régression pendant la guerre furent relancées. Le développement agricole des régions septentrionales, de l'Est-Mono, de la région des Plateaux devint une priorité, surtout dans le cadre du deuxième plan quadriennal. Dans cette perspective, le monde paysan fut réorganisé, en tentant de le désengager de plus en plus de l'administration à travers la création de coopératives ou de mutuelles gérées par les producteurs eux-mêmes (Goeh-Akué et Kouzan, 2005 : 464).

Dans ce cadre, il fut encouragé la création des coopératives agricoles. C'est le cas, entre autres, de l'Union des producteurs de café et de cacao de l'Akposso-Plaine Amou-Oblo (PROCAMA) créée en 1958. Aussi, le Crédit du Togo (future Banque togolaise de développement) joua-t-il, dès 1957, le rôle d'institution de distribution du crédit agricole (Goeh-Akué et Kouzan, 2005 : 465).

Parallèlement, l'accent fut mis sur la formation du personnel agricole. À titre illustratif, en 1958, il fut recensé au Togo 17 ingénieurs dont 6 Togolais ou Africains (contre 3 en 1949), 15 conducteurs de tracteurs agricoles (contre 10 en 1949), 35 moniteurs agricoles (contre 53) soit un total de 67 cadres agricoles contre 66 (Nabe, 1997 : 538). Les investissements du FIDES ont également privilégié la recherche agronomique, la lutte contre les maladies phytosanitaires, la conservation des sols, la culture attelée.

Ces initiatives n'ont pas manqué de porter leurs fruits. L'agriculture s'est relativement développée. Les tonnages à la production aussi bien des produits du cru que des produits vivriers ont crû. Cette progression de la production agricole est ainsi résumée par Goeh-Akué et Kouzan (2005 : 468) :

« La production agricole progressa rapidement : le cacao passa de 6 000 tonnes en 1954 à 14 000 tonnes en 1955, le café de 4 000 tonnes en 1955 à 12 000 tonnes en 1959. Café et cacao devinrent prépondérants et prirent le pas sur les palmistes, qui passèrent de 8 000 tonnes en 1954 à 12 000 en 1958. Par contre, l'huile de palme régressa de 1000 tonnes en 1954 ; le coprah se maintint entre 4 000 et 5 000 tonnes la même année. Le manioc devient rapidement l'une des ressources importantes, fournissant de la farine (ou gari), du tapioca et de la fécule¹. [...] Le coton de son côté plafonna à 6 000 tonnes en 1958 (5 000 tonnes en 1957) ; le kapok passa à 500 tonnes en 1958 (200 tonnes en 1957). En 1957, la production moyenne se présentait ainsi : cacao (4 500 tonnes), café (6 400 tonnes), coprah (5 000 tonnes), palmistes (10 000 tonnes), huile de palme (1 200 tonnes), arachide (3 000 tonnes), amandes de karité (2 000 tonnes), coton (1 800 tonnes), manioc (5 300 tonnes) ».

Nombre de ces produits furent destinés à l'exportation, la consommation locale étant faible. Ainsi, vers la fin de la tutelle, le cacao, le café, et les oléagineux, notamment les palmistes constituaient l'essentiel des exportations du Togo vers les pays d'outre-mer. Les exportations vers le Ghana portaient surtout sur les produits alimentaires à savoir, ignames, manioc et ses dérivés, poissons séchés, volailles, gros bétail etc. La part de ces produits dans les exportations du Togo se présente comme suit :

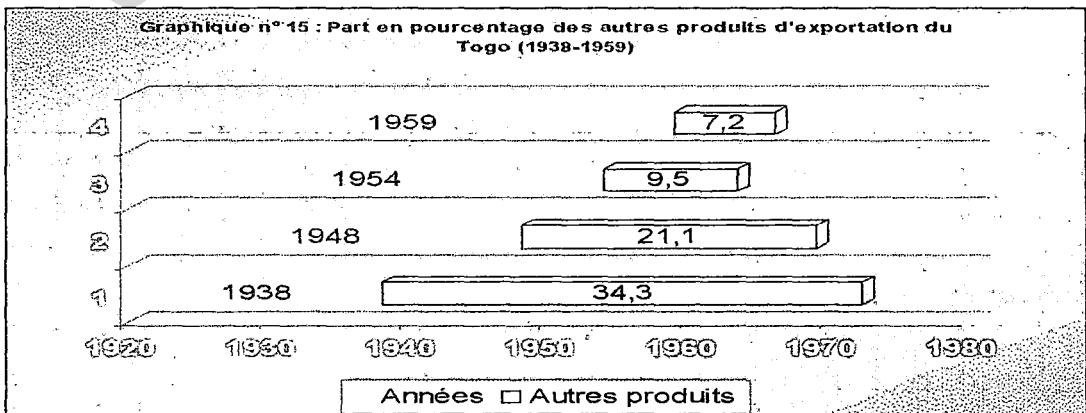
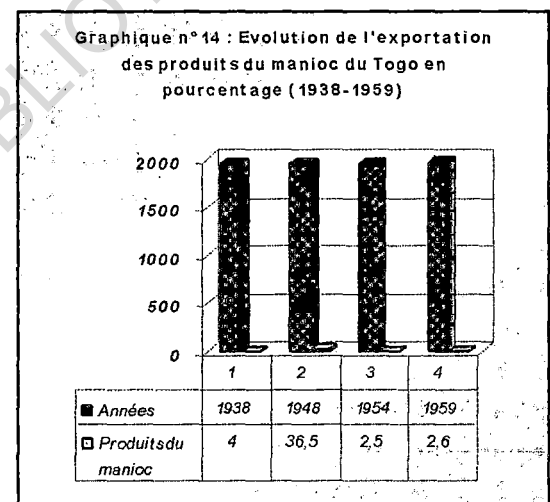
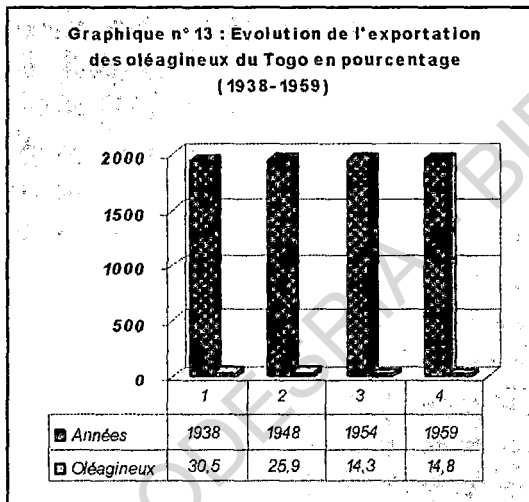
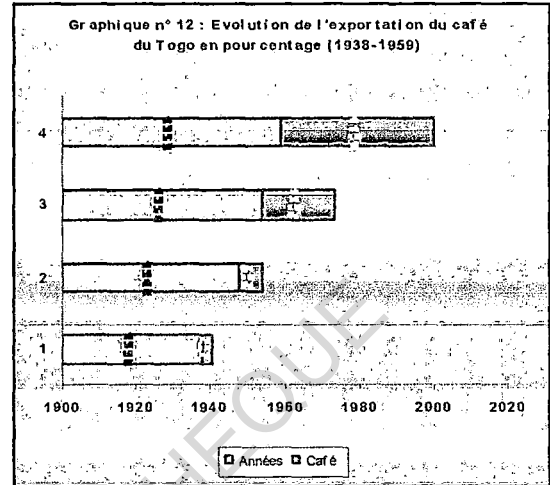
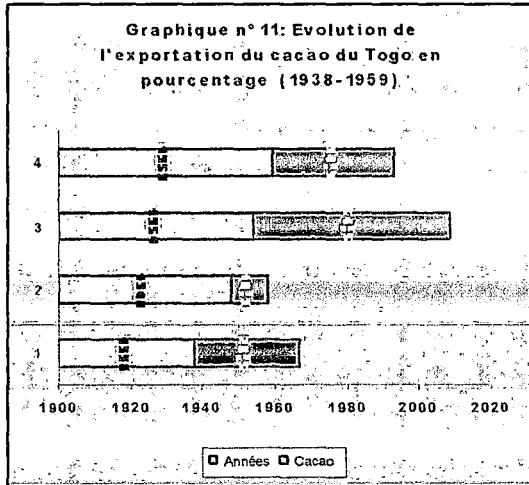
Tableau n° 25 : Part des principaux produits du cru dans l'ensemble des exportations togolaises

Années	Cacao	Café	Oléagineux	Produits du manioc	Autres produits
Pourcentage de la valeur totale					
1938	28,5	2,7	30,5	4,0	34,3
1948	10,3	6,2	25,9	36,5	21,1
1954	54,5	19,2	14,3	2,5	9,5
1959	34,3	41,1	14,8	2,6	7,2

Source : BCEAO, *Togo, faits et chiffres*, op. cit., p. 125.

¹ Selon les mêmes auteurs (Ibid.), « Le commerce spéculatif du tapioca amena souvent les paysans à abandonner toute autre culture, provoquant par conséquent la raréfaction des produits vivriers, la hausse des prix du maïs et du gari, et les plaintes des fonctionnaires, des employés du commerce, des petits commerçants et des agriculteurs ». En réaction, « les pouvoirs publics avaient dû établir une taxe de 7 500 F CFA sur la tonne de tapioca afin d'en limiter la traite. Mais, cela n'arrêta pas l'augmentation de la production, qui se multiplia avec la construction en 1952 de la féculerie de Ganavé : elle passa de 4 000 tonnes en 1954 à 5 000 tonnes en 1957 ».

Nous l'avons déjà souligné, les produits de plantation (café, cacao) prennent l'avance sur les autres produits destinés à l'exportation. Toutefois, il faut souligner que les données du tableau brillent par leur fluctuation d'année en année. C'est ce que nous montre la série de graphiques ci-après.



Contrairement à la part des oléagineux, des produits du manioc et des autres produits dans la valeur totale des produits exportés qui ne faisaient que chuter progressivement, celle du café ne faisait qu'augmenter d'année en année. Cela est dû à un certain nombre de réformes introduites dans le secteur. Il s'agit de l'introduction de nouvelles variétés (notamment, la variété Niaouli), la distribution gratuite de nouveaux plants aux producteurs par l'administration (5 181 000 plants de caféier de la variété Niaouli distribués gratuitement aux planteurs en 1955, contre 420 000 en 1953 et 2 456 574 en 1954), la régénération des vieilles caféières et la lutte contre le scolyte¹. Mais, l'action la plus déterminante fut l'institution et l'attribution d'une prime d'encouragement de 10 000 francs par hectare de caféier planté². Le cas du cacao est à part. En effet, d'importantes quantités de cacao produites au Ghana, certaines années, étaient exportées par le Togo, à la faveur du chemin de fer Lomé-Kpalimé. Ces exportations furent mentionnées dans les statistiques officielles alors que les importations de cacao qui les alimentaient ne l'étaient pas. En conséquence, on assiste pour ce produit, à un gonflement de la valeur des exportations togolaises et une sous-évaluation de celle des importations. D'où la nécessité de prendre en considération notre mise en garde au début de cette section quant à la crédibilité des données statistiques ci-dessus présentées.

Les voies de communication ont joué un grand rôle dans le drainage de ces produits de l'intérieur vers la côte en vue de leur exportation. Le rôle du transport routier est ainsi décrit par l'ingénieur des TP des colonies H. Thivolle,

« La plus grosse partie du trafic automobile est constituée par l'acheminement des produits du pays sur le terminus des voies ferrées qui, toutes aboutissent à Lomé, chef-lieu du territoire où se fait l'embarquement sur les bateaux desservant la côte d'Afrique.

Chaque maison de commerce du territoire qui s'occupe d'exportation possède quelques camions pour effectuer ses transports pendant les campagnes de produits qui nécessitent la centralisation sur les factoreries des achats effectués sur les différents marchés et, par la suite, l'acheminement sur le terminus du rail ; ces maisons confient le surplus des transports qu'ils ne peuvent effectuer à des transporteurs autochtones, propriétaires d'un ou de plusieurs camions. [...]

¹ Rapport annuel de la France à l'ONU, 1955, p. 117.

² C'est par l'arrêté du 24 décembre 1952 que la prime d'encouragement a été instituée. Celle-ci est versée en deux tranches ; la première partie, d'un montant de 6 000 F est payable dans les six mois qui suivent la mise en place des jeunes plants ; la seconde tranche est allouée dans le courant de la troisième année. Du point de vue de l'administration, les résultats obtenus à travers cette initiative furent au-delà des espérances. Ainsi, dès 1955, cette prime fut supprimée. Cf. le Rapport annuel de la France à l'ONU, *ibidem*.

Le gros du trafic automobile se fait surtout, à partir de Blitta qui est le terminus de la voie ferrée du centre (276 km de Lomé).

Tous les produits du Nord sont centralisés sur Blitta par camions automobiles, les principaux produits étant : les arachides, dont le centre de provenance est Sansanné-Mango [...]. »¹.

Il va donc sans dire que la route a été un appont très important pour le rail dans l'import/export au Togo pendant cette période.

Le transport ferroviaire pour sa part, malgré les difficultés d'exploitation auxquelles il était confronté essayait tout de même, tant bien que mal, de jouer sa partition. C'est ainsi qu'en 1950, les lignes de Kpalimé, du centre et d'Aného avaient transporté respectivement 49 000 tonnes, 55 000 tonnes et 32 000 tonnes de marchandises soit au total environ 137 000 tonnes de marchandises. En 1959, ces chiffres ont chuté pour donner respectivement 28 000 tonnes, 34 000 tonnes et 11 000 tonnes soit un total d'environ 73 000 tonnes de marchandises (une diminution de moitié presque), les bagages des voyageurs y compris². Les recettes d'exploitation du trafic-marchandises en franc courant se présentent comme suit :

Tableau n° 26 : les recettes d'exploitation du chemin de fer du Togo en millier de franc courant (1954 – 1956)

ANNÉES	1954	1955	1956
RECETTES MARCHANDISES			
Petite vitesse	61 328 387	49 273 657	38 539 107
Grande vitesse	6 987 422	6 347 073	6 353 840
TOTAL	67 315 809	55 620 730	44 892 947
RECETTES DES TRANSPORTS EN SERVICE.			
Recettes hors trafic	475.630	368.963	294.534

Source : Rapport annuel de la France à l'ONU, 1956, p. 309.

Il est vrai que les données que contient le présent tableau concernent seulement les recettes et ne donnent aucune indication sur les dépenses pour savoir si des bénéfices ont été dégagés ou pas. Néanmoins, une lecture critique du tableau peut donner des renseignements sur

¹ " Le réseau routier du Togo", par H. Thivolle, Ingénieur des Travaux Publics (TP) des colonies, in *Marchés coloniaux du monde*, n° 24 de décembre 1949, p. 2693.

² BCEAO, *Togo, faits et chiffres*, op. cit., p. 109.

l'évolution générale du trafic. Ainsi, d'une chute d'environ 17,40 % en 1955 (par rapport aux années antérieures), on aboutit à une chute vertigineuse de l'ordre de 33,30 % en 1956. Par ailleurs l'année 1955 demeure une année de baisse considérable des recettes dans tous les domaines. C'est ce qui a d'ailleurs amené à penser à des améliorations d'horaire et de tarifs.

S'agissant des tarifs, il faut souligner que vers la fin des années cinquante, des tarifs spéciaux étaient fixés pour certaines dessertes de marchés. Les produits d'importations étaient transportés à 8 francs la tonne kilométrique alors que les produits du cru étaient transportés à 7 francs la tonne kilométrique. Nombreux tarifs spéciaux furent également institués en fonction des produits et des parcours. C'est ainsi que le cacao et le café devaient être transportés à 960 francs la tonne de Kpalimé ou Atakpamé à Lomé ; les arachides, à 2 100 francs la tonne, de Blitta à Lomé ; le ciment, à 2 050 francs la tonne du wharf de Lomé à Blitta¹. Toutefois, ces mesures ne purent sortir le CFT du gouffre dans lequel il fut enfoncé.

Les recettes supplémentaires apparentes dégagées en 1956 comparativement à 1955, n'ont malheureusement pas suffi pour compenser l'augmentation des dépenses pour le relèvement des salaires des employés jouissant d'une situation assez précaire. De ce fait, le déficit du chemin de fer en 1956 a encore augmenté toutefois, beaucoup moins qu'en 1955, car des mesures énergiques de compression du personnel ont été prises². Les trois années d'exploitation montrent donc combien les recettes fluctuent, enfonçant ainsi le réseau dans un déficit budgétaire très prononcé.

Si pour le transport des voyageurs la ligne d'Aného fut imbattable, pour le transport des marchandises, c'est plutôt la ligne du centre qui est favorite. Les atouts pédologiques (fertilité du sol notamment) et les résultats relativement satisfaisants de la mise en valeur du centre-Togo ont contribué à cet état de choses. C'est la ligne par excellence des amandes de palme et de l'huile de palme, du coton, et vers Sokodé, du kapok, sans oublier l'arachide de Sansanné-Mango, le maïs et le karité du pays kabyè.

La ligne de Kpalimé se taille la deuxième position dans le transport des marchandises. Cette ligne est d'autant plus importante qu'elle draine vers Lomé un important tonnage de cacao produit surtout au Togo britannique dont elle n'est plus distante que d'une vingtaine de kilomètres. C'est également la ligne des oléagineux, de l'huile de palme, des amandes, des produits vivriers (ignames, manioc, haricots, noix etc.) destinés au ravitaillement des gros centres tels Lomé, Aného et Kpalimé elle-même.

¹ BCEAO, *Togo, faits et chiffres*, op. cit., p. 109.

² Rapport annuel de la France à l'ONU, 1956, p. 145.

La ligne d'Aného, spécialisée dans le transport du coprah et de quelques produits vivriers, vient en dernière position dans le classement.

Il va donc sans dire que la mobilité des hommes pendant cette période est beaucoup plus assurée par les voies de communication côtières tandis que les voies de l'arrière-pays assurent, à grande échelle, la circulation des biens.

Lorsque les produits sont convoyés à la côte, le wharf s'occupe de leur transbordement vers les métropoles européennes. Trois compagnies de navigation assuraient des liaisons régulières entre Lomé, les ports de la côte occidentale d'Afrique et la France. Il s'agit de la compagnie maritime des chargeurs réunis, la Compagnie de navigation Fraissinet et Cyprien Fabre et la Société navale Delmas-Vieljeux. Les navires de la Société navale de l'Ouest faisaient également escale à Lomé au cours de leur voyage Afrique-Europe¹.

Au wharf de Lomé, vers la fin des années cinquante, le matériel de transport était constitué de 20 boats, dont 4 de 20 tonnes, 2 de 15 tonnes et 14 de 12 et 10 tonnes. Pour le transbordement des marchandises lourdes et encombrantes, telles les locomotives, les boats sont mis en couple².

En vue de relever les défis qui lui sont lancés, le wharf bénéficia aussi des réformes tarifaires. Par exemple, l'arrêté n° 346 CFT du 7 mai 1946 du commissaire de la République du Togo, précise en son article 36 qu'il sera perçu par bateau, par grue occupée et par heure indivisible 250 F, avec minimum de perception de :

- 1000 F par heure par navire travaillant seul, 4 grues pouvant être mises à sa disposition ;
- 500 F par heure et par navire en cas de deux navires ou plus travaillant simultanément, deux grues pouvant être mises à la disposition de chacun d'eux³.

Pour les voyageurs et les marchandises, les tarifs en vigueur en mars 1960 se présentaient comme suit :

- Les voyageurs à l'aller simple payaient 200 F CFA tandis que ceux embarqués pour l'aller-retour payaient 300 F CFA.

¹ BCEAO, *Togo, faits et chiffres*, op. cit., p. 105.

² Idem, p. 104.

³ JOT 1946, le service des CFT, p. 449.

- Pour les marchandises, l'exportation coûtait 650 F CFA la tonne, alors que l'importation coûtait 1 250 F la tonne, sauf pour certaines marchandises à savoir le ciment, les fers de construction (dont le tarif est fixé à 1300 F CFA la tonne), le sel (990 F CFA la tonne)¹, etc.

Ces réformes ont permis au wharf, contrairement au chemin de fer, de défier toutes les prévisions d'exploitation le concernant, l'évolution du trafic sans cesse croissante aidant. Le wharf de Lomé, dispositif portuaire du début de la période coloniale jusqu'en 1968, année à laquelle on procéda à la construction d'un port en eau profonde à Lomé, fut le symbole de l'ouverture du Togo sur le monde extérieur. À ce titre, il joua un rôle important dans le commerce extérieur du Togo avec ses partenaires étrangers.

Ceux-ci, proviennent de zones monétaires aussi diverses que variées dont les principales sont la zone franc, la zone sterling, la zone dollar, etc. Mais c'est la France qui demeure de loin le premier partenaire commercial du Togo. Les pays de la communauté économique européenne autres que la France absorbent à peu près 5 à 6 % des exportations du Togo et lui fournissent 9 % environ de ses importations officielles². La majeure partie des échanges avec le Ghana n'étant pas enregistrée par les statistiques du commerce extérieur, l'importance de la zone sterling dans les échanges extérieurs du Togo se trouve considérablement sous-évaluée³.

Selon les estimations officielles, la valeur d'ensemble des exportations du Togo (avec bien entendu les marges d'erreur et les produits non enregistrés) passerait de 2 164,1000 000 en 1957 à 3 156,9 000 000 en 1958 pour atteindre 4 347,9 000 000 en 1959 ; ce qui dépasserait de loin la valeur des importations pendant la même période considérée. En conséquence le permanent excédent de la balance commerciale mentionnée dans certains rapports officiels de l'époque reste, de notre point de vue un leurre. D'ailleurs, dans une analyse faite par Eho (1988 : 47), il est montré que la balance commerciale du Togo au lendemain de la seconde guerre mondiale a été neuf fois déficitaire (1946, 1947, 1949, 1950, 1952, 1956, 1957, 1958, 1960) et six fois excédentaire (1948, 1951, 1953, 1954, 1955, 1959).

Contrairement au commerce extérieur togolais qui était très organisé et dont les statistiques sont tenues, le commerce intérieur était assez astructuré, les statistiques, très rarissimes.

¹ Idem, p. 105.

² Idem, p. 125.

³ Ibid. À en croire la même source, une bonne partie des marchandises importées du Ghana par le Togo proviennent des pays n'appartenant pas à la zone sterling, notamment le Japon, la Tchécoslovaquie.

2.2. Un commerce intérieur inorganisé

Mis à part les produits localement disponibles, le marché intérieur est alimenté par les produits d'importation. Une étude faite entre 1957 et 1959 a donné la liste relativement complète des principaux produits d'importation dont les Togolais ont besoin pour leurs échanges intérieurs et leur survie. Selon cette étude, six catégories de produits ont été répertoriées. Il s'agit des produits alimentaires et tabacs, des tissus et textiles, autres produits de consommation, des produits pétroliers, des véhicules, des machines et matériaux de construction. La première catégorie concerne les poissons secs, salés ou fumés, le lait conservé, les fruits et légumes frais, les pommes de terre, du riz, la farine de froment, l'huile d'arachide raffinée, les conserves de viande et de poisson, du sucre raffiné, de la bière, des vins ordinaires, du whisky, du gin etc., du sel et des tabacs fabriqués. Dans la deuxième catégorie, sont classées les fils de coton, les tissus de coton, les tissus de rayonne, les tissus de fibranne, les sacs de jute, les vêtements et bonneterie. La troisième catégorie renferme, quant à elle, des produits pharmaceutiques, de la parfumerie, des savons, des allumettes, des pneumatiques et chambre à air, des meubles et ouvrages en bois, des articles de ménage. Quant aux produits pétroliers, ils sont composés du pétrole lampant de l'essence, du gas-oil et du fuel. S'agissant des véhicules, nous l'avons vu, on y trouve des voitures de tourisme, des camions et camionnettes, les voitures commerciales, les autobus et autocars, les tracteurs routiers, les remorques et semi-remorques, les véhicules de transport spéciaux (ambulances, orduriers, vidanges, corbillards, voitures-grue), les cycles, les motos. On classe également dans cette rubrique les pièces détachées de voiture et de motos. La dernière catégorie regroupe les machines et appareils divers, le matériel agricole, les tracteurs, le matériel électrique, les fers et aciers, les outils et outillages à main, les chaux et ciment, les papiers et ses applications¹.

En dehors de la dernière catégorie de produits sur lesquels l'administration a un relatif monopole (notamment pour le matériel agricole, le matériel électrique, les machines et appareils divers...) l'ensemble des produits est déversé sur le marché intérieur dont, d'une part, les maisons et compagnies de commerce et, d'autre part, les petits entrepreneurs individuels autochtones sont les maîtres des lieux.

Les prix de vente à la consommation intérieure des produits du cru ou de fabrication locale ou des marchandises d'importation sont librement déterminés par les vendeurs, sous réserve des dispositions particulières pouvant être édictées par le ministère de l'économie du

¹ BCEAO, *Togo, faits et chiffres*, op. cit., p. 138 et suivantes.

commerce et du plan¹. Dans ces conditions, l'évaluation exacte du coût des denrées de première nécessité sur les marchés demeure une difficulté majeure. Cette difficulté est d'autant plus effective que si pour certaines localités on peut trouver quelques rares relevés de prix de ces produits, pour d'autres très nombreuses, les documents de l'époque restent quasiment silencieux. D'ailleurs, l'administration même a reconnu cette difficulté quand elle déclarait que les acteurs du marché intérieurs sont aussi nombreux que les produits de sorte qu'il est quasi impossible de suivre l'évolution des prix sur le marché de même que le chiffre d'affaires de ces commerçants².

Toutefois, on sait que les prix varient selon que l'on se trouve dans telle ou telle autre zone géographique. Il faut noter que les finances du territoire dépendaient essentiellement des droits d'importation et de la taxe de transaction, alors qu'en Gold Coast, ce sont les taxes sur les exportations de cacao qui alimentaient le budget. Dans ces conditions, les marchandises étaient beaucoup moins chères en Gold Coast qu'au Togo, ce qui entraîne une contrebande dense le long de la côte, notamment sur les tissus de coton³.

Comme par le passé, les femmes jouaient un rôle très important dans le commerce intérieur. Très souvent, elles se rendent sur les places de marché soit pour y vendre leurs produits agricoles, soit pour y acheter des produits de première nécessité. Elles étaient également très actives dans le commerce transfrontalier.

Les marchés de l'intérieur, notamment ceux situés au-delà du terminus du chemin de fer sont les plus animés. Là, surtout dans les chefs-lieux de circonscriptions, sont implantées les succursales des maisons de commerce. Celles-ci pratiquent toutes les ventes en gros et en détails. Elles disposent aussi de nombreux intermédiaires qui effectuent pour leur compte, les achats de produits sur les marchés en période de traite.

Sur le marché de l'automobile, on rencontrait plusieurs catégories socioprofessionnelles, notamment les transporteurs, les commerçants, les artisans, les fonctionnaires, les employés de commerce et beaucoup d'autres particuliers. Cette ruée des autochtones vers le marché de l'automobile surtout observable après 1955 est liée au fait que le

¹ Cf. décret du 20 août du gouvernement du Togo dans JORT du 16 septembre 1957.

² Jusqu'à aujourd'hui, les pouvoirs publics ont du mal à adopter une politique des prix afférents aux produits de première nécessité à l'échelle du marché intérieur. Les événements récents (année 2008) relatifs à la cherté généralisée de la vie et l'augmentation vertigineuse des prix à laquelle ils ont donné lieu sur les différents marchés en sont une preuve patente.

³ Cf. *Marchés coloniaux du monde*, n° 611 du 27 juillet 1957.

gouvernement ait autorisé, par un décret du 20 mai 1955 et l'arrêté n° 29/PM du 21 janvier 1957, la vente à crédit des véhicules automobiles aux citoyens¹.

L'ensemble du commerce intérieur est rendu possible grâce aux voies de communication et les transports afférents qui desservent les places de marché aussi bien à la montée qu'à la descente. Dans ces conditions, Blitta et Sokodé ont été très rapidement intégrés dans le circuit du commerce intérieur et y ont joué un rôle très important à cause de leurs positions respectives de centre de transit obligatoire entre le nord et le sud et centre de redistribution des biens en direction de la région septentrionale du territoire. De même, Kpalimé et, Noepé au sud-ouest y ont aussi joué un rôle relativement important, compte tenu de leurs positions stratégiques.

Eu égard aux réalités ci-dessus décrites, il est donc clair que le commerce intérieur au Togo pendant la période de tutelle, et même pendant les périodes antérieures fut moins développé par rapport au commerce extérieur qui permettait au territoire d'avoir des devises étrangères dont la circulation était réglementée par la loi.

3. Le régime et la circulation monétaires

Pendant la période mandataire, nous l'avons vu, le Togo vivait sous un régime monétaire quasiment bâtard (certains auteurs parlant même d'imbroglio monétaire) bien que la France fût la puissance colonisatrice officielle du territoire. L'avènement de la seconde guerre mondiale changea la donne. Au lendemain de cette guerre en effet, la France essaya de réorganiser le régime monétaire de l'ensemble de ses colonies afin de rendre leurs monnaies beaucoup plus stables. C'est ainsi que fut créée la zone Franc CFA² à laquelle adhère le Togo.

De source officielle, l'adhésion du Togo à la zone franc implique pour ce pays cinq conséquences à savoir :

- « - *L'unité monétaire togolaise, le franc CFA, est définie par rapport au franc français ;*
- *La monnaie togolaise est librement convertible en francs français, sans limite ni condition ;*

¹ Cf. JORT du 16 février 1957.

² Le franc CFA est l'unité monétaire actuelle de plusieurs pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. La définition du sigle CFA varie selon qu'on ait à faire à l'Afrique de l'Ouest ou à l'Afrique Centrale. Ainsi, le CFA de l'Afrique de l'Ouest signifie "Communauté financière africaine" alors que celui de l'Afrique Centrale signifie "Coopération financière en Afrique".

- Cette convertibilité s'effectue à un taux fixe (50 francs CFA pour 1 nouveau franc français), sans considération d'équilibre de la balance des paiements ;
- Cette convertibilité illimitée à taux fixe est garantie par le Trésor public français, celui-ci s'étant engagé à "faire l'avance" à la Banque Centrale, si besoin était, des francs français nécessaires à la couverture de toute demande de conversion de francs ouest africains ;
- Les règlements commerciaux financiers entre le Togo et les pays n'appartenant pas à la zone franc sont régies par une "réglementation des changes" commune aux pays de la zone franc »¹.

Jusqu'en 1945, l'unité monétaire du Togo était légalement l'unité monétaire de la France. Mais à partir du 26 décembre 1945, la monnaie togolaise fut rattachée au "groupe des francs CFA". Dès lors, le changement au pair (1 franc togolais = 1 franc français) entre la monnaie togolaise et celle de la métropole fut rompu. Une nouvelle parité fut établie selon la formule 100 francs CFA équivalent à 170 francs français. Après trois ans de cours, cette parité fut à nouveau modifiée. C'est précisément le 18 octobre 1948 qu'il fut établi que pour avoir en échange 200 francs français, il fallait donner 100 francs CFA. Le 1^{er} janvier 1960, on assista à un nouveau taux de change, donnant à 1 franc CFA l'équivalent de 0,02 nouveau franc (soit 1 nouveau franc français = 50 francs CFA). Cependant, quelques jours avant l'entrée en vigueur de cette nouvelle parité, précisément le 29 décembre 1959, le Fonds monétaire international (FMI) avait déjà établi, selon ses normes, la parité du franc CFA admise par l'institution. Ainsi, 1 000 francs CFA équivalent à 3,6 grammes d'or².

L'évolution de la parité franc togolais – franc français se présente comme suit :

Tableau n° 27 : Parité franc togolais – franc français pendant la période coloniale

Période de validité	Parité entre les deux devises
De 1914 au 25 décembre 1945	1 franc togolais = 1 franc français
Du 26 décembre 1945 ^{*1} au 17 octobre 1948	1 franc togolais = 1,70 francs français
Du 18 octobre 1948 au 1 ^{er} janvier 1960	1 franc togolais = 2 francs français
Depuis le 1 ^{er} janvier 1960 ^{*2}	1 franc togolais = 0,02 nouveau francs français [#]

¹ BCEAO, Togo, faits et chiffres, op. cit., p. 141.

² Ibidem.

#1 nouveau franc français = 50 francs CFA.

*1 À partir de cette date, considérer 1 franc togolais comme 1 franc CFA.

*2 Cette dernière parité aura cours jusqu'au 12 janvier 1994, date à laquelle fut dévalué le franc CFA par rapport au franc français ; désormais, 1 franc français équivaut à 100 franc CFA. L'entrée de la France dans la zone Euro depuis 2002 changea une fois de plus la donne. Dès lors, 1 Euro équivaut à 655 F CFA.

Source : Par nous, à partir de BCEAO, *Togo faits et chiffres*, op. cit, p. 140.

En remplacement de la Banque de l'Afrique occidentale (BAO) matérialisée à Lomé par l'ouverture d'une agence le 1^{er} avril 1922, fut créé l'Institut d'émission de l'Afrique occidentale française et du Togo dont les activités démarrèrent officiellement le 1^{er} octobre 1955. Chargé de l'exercice de la fonction monétaire, cet établissement public changea de dénomination, par ordonnance n° 59-491 du 4 avril 1959, pour devenir la Banque centrale des États de l'Afrique de l'ouest (BCEAO)¹. C'est donc à cette nouvelle institution qu'il incombe d'émettre les signes monétaires ayant cours légal dans sa zone d'émission.

Dans un premier temps, la tâche fut rude d'autant plus que les signes monétaires anciennement émis par la BAO, ainsi que les monnaies métalliques² étaient toujours en circulation. Cependant, progressivement, ce problème a fini par être résolu. En effet,

« afin d'apporter le moins de trouble possible aux usagers, les billets et pièces d'anciennes émissions, bien qu'entièrement 'pris en charge' par la B.C.E.A.O., ne sont que progressivement retirés de la circulation, ce qui explique la présence dans la circulation fiduciaire de billets de la B.A.O. et de pièces métalliques émises par le Trésor, les uns et les autres en cours de remplacement par de nouveaux signes monétaires »³.

Les transactions se font donc au Togo depuis l'après seconde guerre mondiale en franc CFA. Toutefois, cela n'exclut pas la présence, voire la circulation à l'échelle du territoire des devises étrangères, d'ailleurs par lesquelles le Togo assurait ses paiements vis-à-vis des pays n'appartenant pas à la zone franc. Il existait certes un office public des changes. Cependant, la lâcheté des contrôles frontaliers surtout entre le Togo et le Ghana fait que la Livre sterling était utilisée surtout par les planteurs de la zone du sud-ouest togolaise. Inversement, il semble, à en

¹ Cf. le JORT du 25 août 1959.

² Les monnaies métalliques constituées de pièces en bronze d'aluminium de 25, 10 et 5 francs et en aluminium de 2 et 1 francs et dont l'émission était assurée par le Trésor avaient cours légal au Togo, jusqu'à l'institution de la BCEAO.

³ BCEAO, *Togo, faits et chiffres*, op. cit., p. 144.

croire les résultats d'un sondage diligenté par l'administration vers la fin des années cinquante que des billets émis par l'agence de la BCEAO de Lomé "circulaient au Soudan, y étant parvenus sans doute à travers le Ghana où ils avaient été utilisés en règlement d'exportations soudanaises de bétail et de poisson fumé"¹.

En dehors du franc français et de la Livre anglaise, les documents à notre disposition ne font état de trouvailles d'autres devises étrangères en circulation au Togo pendant cette période. Néanmoins, il est utile de savoir, comme nous l'avons mentionné plus haut, que le Togo traitait avec des pays relevant de différentes zones monétaires, notamment la zone dollar, la zone Mark, etc.

Pour ses règlements avec ses partenaires de la zone franc, le Togo passé directement par la BCEAO. Cependant, pour solder ses comptes avec les pays n'appartenant pas à la zone franc, le Togo, comme tout autre pays de la même zone monétaire, passe par l'intermédiaire du marché des changes de Paris. À la bourse de Paris, la parité en franc CFA des principales devises étrangères des pays avec lesquels les territoires de la zone franc (dont le Togo) étaient en relation se présente, au 15 mars 1960, dans le tableau ci-après :

Tableau n° 28 : Parité en franc CFA des devises cotées à la Bourse de Paris (au 15 mars 1960)

Pays	Devise	Parité Nouveau franc	Parité F CFA
États-Unis	1 \$ USA	4,93706	246,8530
Allemagne occidentale	100 DM	117,54900	5 877,4500
Autriche	100 SCH	18,98869	949,4345
Belgique	100 Fr. B	9,87412	493,7060
Danemark	100 KRD	71,47763	3 573,8815
Grande-Bretagne	1 £	13,82376	691,1880
Italie	100 LIT	7,89930	394,9643
Norvège	100 KRN	69,11880	3 455,9400
Pays-Bas	100 FL	129,92260	6 496,1300

¹ Idem, p. 146.

Portugal	100 ESC	17,17238	858,6190
Suède	100 KRS	95,43513	4 771,7575
Suisse	100 Fr. S	112,90330	5 645,1650
Tchécoslovaquie	100 KCS	68,57027	3 428,5135
Yougoslavie	100 DIN	1,64568	82,2840
Maroc	1 Dirham	0,97560	48,7800
Tunisie	1 Dinar	11,55490	587,7450

Source : BCEAO, *Togo, faits et chiffres*, op. cit., p. 164.

Les données de ce tableau montrent que les pays à forte devise (les trois premiers par ordre d'importance) furent les Pays-Bas, l'Allemagne occidentale et la Suisse. Ceux dont les devises étaient très faibles (trois également à commencer par la plus faible) étaient le Maroc, la Yougoslavie et les États-Unis. Toutefois, il convient de préciser que la parité des différentes devises ne détermine pas forcément la part des pays en question dans le commerce extérieur des pays de la zone franc. La preuve en est que les USA avec leur dollar, une devise très basse à l'époque, faisaient partie des trois principaux pays avec lesquels le Togo, par exemple, avait de très bonnes relations commerciales, surtout sur le marché de l'automobile où leurs marques concurrençaient sérieusement celles de la France.

Au Togo, les milieux d'affaires privés aussi bien que les banques, pour réaliser leurs mouvements de fonds entre le Togo et l'extérieur (vers les pays de la zone franc notamment) dans un sens comme dans l'autre, avaient la possibilité de procéder par les services postaux (virement de comptes courants postaux, mandats-poste, etc.) ou par des banques (en particulier pour le secteur privé). Voilà donc le peu qu'on puisse dire sur la circulation monétaire au Togo et le régime subséquent au lendemain de la seconde guerre mondiale.

En résumé, le besoin de mettre en valeur la colonie du Togo a conduit les puissances administrantes à créer et à développer les voies de communication en vue de "rayonner plus facilement dans le pays et y drainer les produits du cru"¹. Jusqu'en 1920, on l'a vu, le transport dans les trois-quarts du territoire se faisait en charrettes et à tête d'homme. D'importants efforts furent réalisés dans l'entre-deux-guerres par l'administration française pour doter le Togo des moyens modernes de transport. Ceux-ci furent utilisés jusqu'à usure pendant la seconde guerre

¹ *Marchés coloniaux du monde* d'octobre 1953, op. cit.

mondiale. Au lendemain de cette guerre, la France entreprit de "moderniser" les territoires d'outre-mer dont elle a la responsabilité. Cette nouvelle vision de la politique coloniale s'inscrit dans la logique du soutien du développement agricole et industriel à travers le développement des voies de communication. Dans ce domaine, d'importants travaux furent réalisés aussi bien sur le réseau ferré que sur le réseau routier. Ces travaux furent rendus possibles grâce à près de la moitié des 5 milliards injectés en dix ans dans l'économie togolaise dans le cadre des investissements réalisés sur le FIDES. Bien qu'énorme, ce fonds était pourtant insuffisant au regard des besoins réels du territoire en équipements de toutes sortes.

En conséquence, la modernisation des infrastructures de transport tant prôchée dans les objectifs du FIDES était loin d'être atteinte. De nombreuses agglomérations sont restées enclavées, avec des voies d'accès souvent impraticables en saison pluvieuse. L'entrée à Sokodé, le grand centre urbain du nord avec la longue durée des attentes à la "barrière"¹ empêchant tout véhicule de rouler sur les pistes après la pluie en était une belle illustration. Aussi, de nombreux ouvrages continuaient d'être en matériaux précaires et donc incapables de résister aux intempéries². L'Est-Mono, en saison des pluies, restait coupé du reste du pays de sorte qu'il était souvent impossible d'évacuer le coton qui y était produit (Goeh-Akué et Kouzan, 2005 : 484). Aussi, compte tenu de l'insuffisance du parc automobile mis en circulation au regard des besoins de mobilité, le portage qu'on avait estimé disparu à la fin des années trente servit-il de "bouée de sauvetage" pour pallier les déficits en matière de transport des biens, surtout dans les régions septentrionales du territoire. Les infrastructures de transport rénovées et dotées d'une capacité accrue plutôt que créées, avaient pour mission de faire face à l'extension en volume et en profondeur du commerce de traite (Suret-Canale, 1977 : 67). On demeura donc dans le cadre étroit de la logique du pacte colonial dans lequel les programmes furent orientés essentiellement vers la promotion de l'économie de traite. Et puisque dans ce type d'économie, peu d'intérêt est souvent porté sur la production vivrière pourtant indispensable à l'alimentation des populations, les Togolais de l'intérieur, pour "joindre les

¹ Selon Goeh-Akué et Kouzan (2005 : 484) dont nous avons tiré quelques éléments de notre conclusion, la barrière de pluie a pour fonction essentielle d'empêcher les routes de se dégrader pendant la saison des pluies en interdisant aux véhicules lourds d'y circuler. Tellement l'attente en ce lieu fut réputée qu'à Sokodé, un quartier urbain du même nom y naquit.

² Dans ces conditions, la libre circulation de tous les camions n'était pas acquise. Pour s'en convaincre, un arrêté de l'administration locale a, à cet effet, limité, le poids en charge totale des camions utilisés au Togo à 6 tonnes, sauf à Lomé ou sur la route Lomé-Aného, où, en raison de l'absence des ouvrages d'art, la réglementation ne comporte aucune restriction limitative. Au même moment, il fut interdit le transport automobile par camions sur les routes qui sont parallèles au rail. Ces mesures qui ont été prises pendant la seconde guerre mondiale avaient pour but d'économiser le carburant de quantité très faible alloué au territoire pour drainer les produits du cru sur les terminus de la voie ferrée. Malheureusement, au lancement du premier plan, ces mesures restrictives étaient toujours en vigueur empiétant ainsi sérieusement sur la liberté complète des transports automobiles. Cf. "Le réseau routier du Togo", par H. Thivolle, Ingénieur des Travaux Publics (TP) des colonies, in *Marchés coloniaux du monde*, n° 24 de décembre 1949, p. 2693.

deux bouts” étaient obligés de se déplacer soit vers les centres urbains en quête de travail rémunérateur, soit vers les plantations du sud-ouest de la région des plateaux ou s’engager dans l’opération ‘Est-Mono’, soit encore vers les pays voisins particulièrement le Ghana comme nous le verrons.

C’est dans ces conditions de disparités socioéconomiques criantes entre le nord et le sud que le territoire opta, par l’entremise des élections législatives d’avril 1958, pour l’indépendance. Le jeune État-Nation, quasiment démuni sur le plan économique, n’aura pas pu combler, dans un bref délai, ces disparités. Cette situation n’a fait qu’amplifier dans un futur proche le courant migratoire aussi bien à l’intérieur que vers les pays voisins du Togo.

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

CHAPITRE IV :

LA MOBILITÉ DANS UN CONTEXTE SOCIOÉCONOMIQUE TRÈS CRITIQUE : QUAND LA POLITIQUE D'ÉQUIPEMENT N'ÉTAIT PAS PRIORITAIRE (1958-1966)

Le 27 avril 1958, les Togolais s'étaient rendus aux urnes pour désigner les membres de la nouvelle chambre des députés. Déroulées sous le haut patronage d'une commission des Nations Unies présidée par M. Dorsinville, ces élections donnaient vainqueurs les "nationalistes". Par ce choix, les Togolais se prononçaient ainsi en faveur de la suppression de la tutelle française sur leur territoire, donc l'accession de celui-ci à la souveraineté internationale. Cependant, cette indépendance ne sera effective que le 27 avril 1960. Mais déjà, pendant la période transitoire (1958-1960), Sylvanus Olympio, leader du CUT (parti ayant remporté les élections) devenu premier ministre, forma son gouvernement et s'attaqua, de façon frontale, au problème qu'il considérait à juste titre comme le plus urgent : le problème budgétaire. La lutte pour l'indépendance économique sans laquelle l'indépendance politique serait dénuée de toute valeur venait ainsi d'être lancée. Cette politique fut poursuivie après 1960 et est devenue quasiment le cheval de bataille de chaque gouvernement.

Toutefois, le contexte sociopolitique de l'immédiat après indépendance ne se prêtait pas pour faire réellement face aux défis économiques auxquels se trouvait confronté le territoire. Malgré cela, certaines initiatives avaient été prises, au plan socioéconomique. Il était question de redynamiser prioritairement le secteur agricole, de réaliser le développement industriel et de former des cadres pour remplacer les expatriés qui alors, étaient toujours omniprésents sur la scène administrative. La réalisation, d'ailleurs partielle, de ces programmes, s'est faite à travers une politique d'austérité budgétaire et grâce à la diversification de la coopération. On réalise donc que pendant cette période, la question des voies de communication quoique importante pour soutenir et mieux structurer la production, était loin d'être prioritaire. Eu égard à cette réalité une question s'impose : Comment la mobilité des personnes et des biens s'est-elle effectuée dans un contexte peu favorable à la poursuite de la politique des voies de communication qu'on sait avoir raté le rendez-vous de la "modernisation" à la fin des plans d'équipement du FIDES ?

Répondre à cette question suppose d'analyser la politique économique du Togo de 1958 à 1965 (année où fut conçu un plan de développement économique et social) en insistant sur les priorités et les modestes réalisations dont a bénéficié le secteur des transports terrestres, avant de s'intéresser à l'état de la mobilité pendant cette période d'instabilité politique.

I. LE CONTEXTE SOCIOÉCONOMIQUE DU TOGO DE 1958 À 1966 ET LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT TERRESTRES

Si la métropole a toujours volé au secours du Togo, bon gré mal gré, en matière économique pour l'aider à réaliser ses programmes pendant toute la période coloniale, à partir de 1958, l'aide financière de la France au Togo a commencé à s'amenuiser. Deux raisons expliquent cet état de choses. D'abord, les résultats des législatives d'avril 1958 démontrent que les Togolais avaient majoritairement opté pour le changement de statut de leur territoire. Cela suppose que dorénavant, les dépenses courantes relatives à la souveraineté incombent aux nouveaux dirigeants du pays. Il y a donc de bonnes raisons que la France revoie à la baisse son enveloppe financière vis-à-vis du Togo. Mais l'autre raison non moins déterminante est que l'économie française, à l'image de celle des pays occidentaux a connu une récession entre 1957-1958. Celle-ci a considérablement influé sur les relations économiques ultérieures entre la France et la République du Togo.

1. Quand l'ancienne métropole éternue, l'ancienne colonie est enrhumée : les difficultés économiques en France en 1957-1958 et ses implications budgétaires au Togo

Le monde occidental fut confronté à une récession économique entre 1957-1958 qui a été durement ressentie par les États. En effet, c'est des États-Unis que tout était parti. Les années d'avant 1957 ont connu dans cette partie du monde, une croissance économique sans précédent. Les secteurs industriels et du logement ont enregistré des bénéfices d'exploitation sans précédents grâce à la demande sans cesse croissante, dépassant parfois même l'offre. Mais, cette euphorie ne dura pas longtemps, car déjà en 1957, la situation changea. Un an auparavant c'est-à-dire en 1956 (en octobre précisément), la crise dite du canal de Suez commença. Au cours de la même année, l'Europe faisait face, sur le plan agricole, à une situation de mauvaises récoltes. Face à ces deux événements, l'engagement des États-Unis sur le plan extérieur devenait de plus en plus prononcé. Ainsi, les secteurs dont la demande augmentait et qui assuraient la croissance, notamment l'automobile et le logement étaient loin d'être prioritaires. En conséquence, l'année suivante (1957) l'économie américaine entama une phase de récession (Flamant et Singer-Kerel, 1968 : 102-103). Comme une trainée de poudre, cette récession fit des émules. L'Europe fut, au début des années 1958, contaminée par ces difficultés économiques.

Après la Grande Bretagne et l'Allemagne, la crise se propagea en France. Dans ce pays en effet, après une relative croissance constatée à partir de 1954, dès 1956, les clignotants

signalait un revirement de situation. La crise du canal de Suez et des déficits budgétaires accrus contribuèrent à augmenter les prix des produits. L'institution du Fonds national de solidarité n'a fait qu'accroître les dépenses publiques. Pendant la même période, les dépenses publiques relatives à la guerre d'Algérie s'accrurent, accentuant ainsi les difficultés financières. Malgré toutes les dispositions prises pour éviter le pire, la crise n'a pu être évitée. Au premier trimestre 1958, la situation économique de la France se dégrada considérablement. La crise affecta sérieusement les industries agro-alimentaires, les secteurs des travaux publics et du bâtiment.

C'est dans cette situation de crise que le Général de Gaulle accéda au pouvoir. Arrivé à la tête de la magistrature suprême, ce dernier fit face au plus pressant : trouver une solution durable à la crise. Dans ce sens, il prit des dispositions contribuant à relancer les exportations de sorte à les équilibrer avec les importations. Il initia par ailleurs la dévaluation du franc, décida de l'augmentation des impôts et prépara l'entrée de la France dans la Communauté économique européenne (CEE) (Flamant et Singer-Kerel, 1968 : 117). Ces mesures ne sont pas restées stériles. En effet, dès 1959, la situation économique de la France s'améliora. Mais, la reprise effective ne s'observa que quelques années plus tard.

La récession économique traversée par la France n'a pas manqué d'avoir des répercussions sur la situation économique du Togo.

Au départ, il était prévu un troisième plan quadriennal, supposé courir de juillet 1958 à juin 1962. Sur 4 milliards de F CFA de budget projeté pour faire face au programme de développement économique et social (dans le cadre du troisième plan), le FIDES devait prendre en charge 3 milliards, soit 750 millions par an et 250 millions par an par le gouvernement togolais (Kouzan, 2006 : 335). Mais, en fin de compte, le projet du troisième plan quadriennal n'a pu se concrétiser. En conséquence, le Togo était obligé de revoir à la baisse son budget initial pour l'année 1958. Selon Kouzan (op. cit), ce budget fut arrêté à 2,785 milliards de F CFA en dépenses et 1,995 milliards de F CFA en recettes, soit un déficit de 870 millions dont la couverture sera assurée par la France.

Cette première expérience de déficit budgétaire, doublée des leçons tirées de l'expérience de la Guinée de Sékou Touré ont assagi le gouvernement de Sylvanus Olympio qui comprit la nécessité de négocier avec la France, l'indépendance, contrairement au bon vouloir de la Juvento, aile marchante du CUT, qui voulait la proclamation immédiate de l'indépendance.

Pour faire face aux difficultés économiques que traversait le pays, le gouvernement Olympio opta pour la coopération financière. En effet, Dès 1959, le ministre togolais du commerce, de l'industrie, de l'économie et du plan Hospice Coco¹ fut envoyé en mission auprès de la CEE. Selon les rapports officiels de l'époque², il devait, par la même occasion, assister au colloque que devait tenir les six pays de la Communauté à Bruxelles. La mission dura environ un mois (du 27 février au 25 mars 1959). Au cours de la mission, Hospice Coco a pu rencontrer plusieurs hauts dignitaires européens, entre autres, Georges Spénale, Haut commissaire au Togo, Van de Lee, directeur des Affaires générales des pays d'Outre-mer, Marjolain, président du groupe des questions économiques et financières de la CEE, Von de Groeben, président du groupe de la concurrence, Vignès, directeur des études à la direction des pays d'Outre-mer, Lefebvre, directeur des investissements à la Direction des pays d'Outre-mer, etc.³. Ces multiples rencontres n'ont pas été stériles. Le ministre a pu convaincre les dirigeants européens de la nécessité d'aider le Togo à sortir de l'impasse. Ainsi, la CEE s'engagea à entreprendre avec le Togo, une coopération technique et financière en vue d'y 'former des techniciens et construire de gros ensembles industriels, des routes, des écoles, des dispensaires etc.'⁴.

Cette course au financement au lendemain de l'accession à la souveraineté internationale n'a rien de spécifique au Togo. En effet, comme l'observe avec pertinence Frantz Fanon, cette situation, caractéristique des jeunes États indépendants, est due au fait que :

« Les circuits économiques du jeune État s'enlisent irréversiblement dans la structure néo-colonialiste. L'économie nationale autrefois protégée, est aujourd'hui (sic) littéralement dirigée. Le budget est alimenté par des prêts et par des dons. Tous les trimestres, les chefs d'États eux-mêmes ou les délégations gouvernementales se rendent dans les anciennes métropoles ou ailleurs, à la pêche aux capitaux » (Fanon, 2002 : 161).

Conscient du fait que les engagements financiers obtenus auprès de la Communauté européenne ne pourraient être tenus si celle-ci n'est pas assurée d'une gestion financière saine,

¹ Dr. Hospice Imoru Dominique Abou Coco est né le 18 mai 1902 à Cotonou, d'Abou Dominique Coco et d'Agnès Gustave Haussmann. Né à Aného au quartier Manyan vers 1872, son père fut contremaître au wharf de Cotonou. Hospice Coco fit de brillantes études à l'École africaine de médecine et de pharmacie de Dakar, d'où il sortit major de sa promotion. Le 16 janvier 1923 il débuta sa carrière professionnelle comme médecin pratiquant à l'hôpital de Lomé. A la fin de sa carrière, il fut reconnu comme médecin principal africain. Il fut honoré par de nombreuses distinctions, notamment la médaille de bronze des épidémies, le Chevalier de l'Etoile d'Anjouan, l'Officier de l'ordre de la santé publique. Il fut compagnon de lutte politique de Sylvanus Olympio. Il décéda le 21 juillet 1995, à l'âge de 94 ans. Cf. Kouzan, 2006 : 367.

² Il s'agit de ANT-Lomé, 2APA, dossier 63, Sokodé, Rapport du ministre Hospice Coco, a/s Mission dans les six pays du marché commun. Plan de développement Économique, étude de la CEE, 1959-1966.

³ Ibidem.

⁴ Ibidem.

le Premier ministre, Sylvanus Olympio s'engagea à assainir les finances publiques et à mieux contrôler l'administration. C'est ainsi que le 8 septembre 1959, fut convoquée la conférence des commandants de cercles et des chefs de circonscription. Les débats tournèrent essentiellement autour des questions financières. Le premier ministre insista sur la nécessité d'arriver à équilibrer le budget de 1960. Pour y parvenir, il estime qu'il est obligatoire de réduire de 65 % à 15 ou 20 % les dépenses de personnel, par la limitation des recrutements, l'usage ordonné des véhicules administratifs et la réparation régulière des bâtiments pour éviter des frais ultérieurs énormes d'entretien¹.

La fin des travaux fut sanctionnée par la création d'une commission exécutive chargée de suivre l'application des résolutions adoptée au cours de la conférence. Ces résolutions furent formulées autour de 15 points essentiels :

- I. *« Une indemnité modique dont le taux sera fixé par le gouvernement sera payé dans tous les cas aux membres de la Commission exécutive ;*
 - *Le membre de la Commission exécutive, s'il est fonctionnaire, cumule cette indemnité avec son salaire normal s'ils sont compatibles avec son rôle de membre de la Commission Exécutive (C.E.) ;*
 - *Dans le cas d'une incompatibilité, le fonctionnaire est appelé à opter entre son rôle de fonctionnaire et son poste de membre de la C.E. sans cumul possible du salaire et de l'indemnité ;*
- II. *Les membres de la C.E. doivent faire l'apprentissage de leur nouveau rôle. Ils se contenteront donc de contresigner les pièces administratives jusqu'au début de l'exercice 1960 ;*
- III. *Un stage sera organisé qui rassemblera tous les secrétaires désignés pour les conseils de circonscription. Ces secrétaires ne seront confirmés qu'après ce stage et compte tenu des résultats obtenus ;*
- IV. *Les conseils n'ont aucune compétence pour délibérer sur les fonctions de chefferie. Les chefs de circonscription doivent éviter de leur poser des questions semblables ;*
- V. *Les chefs de circonscription joueront le rôle de contrôleur financier auprès des conseils. Ce contrôle doit s'exercer aussi bien sur la régularité que sur la modalité de*

¹ ANT-Lomé, Atakpamé, dossier 195, Administration générale, Procès verbal de la Conférence des Commandants de cercle et des chefs de circonscription tenue dans la salle des délibérations du 1^{er} Ministre, 1959.

la dépense. Les notions de crédits engagés et de fonds libres seront prises en considération ;

- VI. Il est souhaitable d'envisager la création de Caisse de Réserve et d'Amortissement pour les circonscriptions, caisse alimentée par la totalité ou une partie des excédents de recettes d'une circonscription ;*
- VII. Il faudra refaire les élections du Conseil de circonscription de Lomé en même temps que celles de la commune de Lomé du fait du rattachement de Tokoin à Lomé ;*
- VIII. Il faudra envisager prochainement une révision de la loi instituant les conseils de circonscription, pour ne procéder aux élections partielles que dans le cas où au moins 1/3 des conseillers sont décédés ou démissionnaires ;*
- IX. Il faut inviter les Travaux Publics à étudier le réseau routier du Togo en vue d'une classification des routes ;*
- X. Les commandants de cercle doivent avoir pouvoir d'investigation et d'inspection vis-à-vis des divers services techniques ;*
- XI. Toutes dépenses de souveraineté doivent être à la charge du Budget Général ;*
- XII. Le Ministre de la Fonction Publique doit avoir les listes des agents permanents en surnombre dans les circonscriptions et dont celles-ci n'ont pas besoin ;*
- XIII. L'aide du Budget Général aux Budgets de Circonscriptions doit apparaître sous forme de subventions ;*
- XIV. Les fonds FIDES continueront d'être délégués au représentant du gouvernement ;*
- XV. Il faut demander à l'architecte du Gouvernement un plan-type des bâtiments à construire pour les Conseils de Circonscription et les Municipalités »¹.*

À travers ces résolutions, on voit clairement la volonté des pouvoirs publics d'adopter une austérité financière afin de pouvoir faire face aux multiples exigences de la souveraineté.

En 1960, la politique d'austérité budgétaire se poursuivit. On procéda à la révision à la baisse de plusieurs projets dont le budget projeté semblait très énorme. En décembre 1960, le budget de fonctionnement pour l'exercice 1960 fut modifié. Par la loi n° 60-36 du 14 décembre

¹ ANT-Lomé, Atakpamé, dossier 195, Administration générale, Procès verbal de la Conférence des Commandants de cercle et des chefs de circonscription tenue dans la salle des délibérations du 1^{er} Ministre, 1959.

1960, les crédits des dépenses, initialement fixés à 1 125 900 F CFA furent portés à 1 294 586 F CFA ; par la même loi, le total des recettes fut ramené de 2 688 400 F CFA à 2 638 794 F CFA¹. Par ailleurs, les crédits de l'exercice précédent, évalués à 62 737 587 F CFA, pour n'avoir pas été utilisés, furent annulés².

En 1961, le Fonds d'aide et de coopération accorda au Togo une enveloppe financière évaluée à 28 756 525 F CFA. Selon Kouzan (2006 : 394), la part du Togo dans les dotations du FAC est très faible par rapport à celle des autres pays de l'Afrique. Selon l'auteur précité, le Cameroun avait 96 827 177 F CFA ; le Madagascar, 165 655 589 F CFA ; pour le Sénégal, elle était évaluée à 101 721 410 F CFA ; le Mali, la Mauritanie, la Côte d'Ivoire et le Niger avaient reçu respectivement 79 768 224, 110 780 282, 110 801 653, 68 572 751 et 42 212 907.

L'amenuisement des dotations du FAC au Togo s'est poursuivi au cours des exercices suivants : en 1961, elles étaient de l'ordre de 12 955 500 F CFA ; elles passèrent à 10 052 de F CFA en 1962, pour remonter à 14 962 000 de F CFA en 1963 (Akue-Goeh, 1989 : 139).

En 1962, les recettes et les dépenses budgétaires du Togo s'élevèrent respectivement à 3,281 milliards de F CFA et 3, 535 milliards de F CFA, donnant un déficit de 2 54 millions de F CFA. La situation ne s'est pas améliorée en 1963. En effet, au cours de l'exercice 1963, les dépenses étaient évaluées à 4,361 milliards, alors que les recettes étaient estimées à 3,727 milliards de F CFA, soit un déficit budgétaire de 634 millions de F CFA³. Selon Julliard (1964 : 167), à ces montants, il faut ajouter une subvention de 95 millions de F CFA, inscrite au profit du budget d'équipement. En 1964 et 1965, les budgets, toujours déficitaires, étaient respectivement évalués à 5 050 millions de FCFA en dépenses, 4 850,9 millions de F CFA en recettes et 5 360,9 millions de F CFA en dépenses et 4 879 millions de F CFA en recettes ; soient respectivement des soldes négatifs de 199,1 millions et de 4 81,9 millions de F CFA⁴. Dans ce contexte de déficit budgétaire prononcé, les dirigeants du Togo optèrent pour la diversification de la coopération économique pour avoir le financement nécessaire à la réalisation des programmes de développement du pays.

En dehors de certains pays non-alignés à l'instar de la Yougoslavie auprès de laquelle le Togo bénéficia d'un prêt de 1,6 million de dollars pour la construction du barrage de Kpimé (Kouzan, 2006 : 414), les pouvoirs publics togolais se sont aussi rapprochés de l'Allemagne,

¹ JORT, 1961, Loi n°60-36 du 14 décembre 1960 portant modification du budget général du Togo pour l'exercice 1960 (Budget de fonctionnement), p. 34.

² JORT, 1961, Loi n° 60-8 du 11 janvier 1961 portant annulation définitive des crédits sans emploi du budget général du Togo, exercice 1959, pp. 106-107.

³ Service de la statistique générale, *Inventaire économique du Togo 1962-1963*, 1964, p. 166.

⁴ BCEAO, *Indicateurs économiques*, n° 160 de mars 1969, p. 11.

des États-Unis notamment auprès desquels ils ont réussi à obtenir des financements. Avec l'Allemagne, les relations historiques aidant, le Togo a réussi à avoir dans un premier temps un prêt de 300 millions de F CFA destinés à acheter des biens d'équipement et matériel. Ce prêt est supposé être remboursé à partir de 1964. Parallèlement, la même puissance octroya au Togo, le 17 novembre 1962, un prêt d'un montant de 3,810 milliards de F CFA destiné à la construction du port autonome de Lomé. La construction de la radio-Lomé, de l'industrie textile de Datcha, de la Brasserie du Bénin n'aurait été possible sans des dons octroyés par l'Allemagne au Togo (Goeh-Akué, 1992 : 628). L'aide américaine, pour sa part, fait suite au voyage effectué par le Président togolais S. Olympio aux États-Unis d'Amérique en mars 1962. À l'issue de ce voyage, des accords bilatéraux furent signés entre les deux pays. C'est dans ce cadre que plusieurs petits projets furent financés au Togo par les États-Unis. En 1963, l'aide américaine au Togo fut évaluée à 2 225 millions de F CFA.

À n'en pas douter, la situation économique du Togo de 1958 à 1963 n'était pas du tout rose. Sylvanus Olympio, ayant pris la juste mesure des réalités, adopta une politique d'austérité budgétaire pour s'en sortir vaille que vaille. Dans un discours prononcé le 30 décembre 1961, il explique ce choix : « [...] Cette politique d'austérité que nous sommes obligés de poursuivre encore pour quelques années est un gage d'avenir pour tous. Elle doit inciter tout responsable de quelque secteur d'activités que ce soit à utiliser au mieux les ressources propres de l'État... »¹. C'est d'ailleurs dans cette lancée et, en vue d'assurer une indépendance économique au Togo qu'il entreprit d'envoyer en France, le 14 janvier 1963, son ministre du commerce, de l'industrie, de l'économie et du plan Hospice Coco pour parapher le nouvel accord monétaire instituant le franc togolais. Malheureusement, la veille, Olympio a été victime d'un coup d'Etat militaire, le premier en Afrique postcoloniale.

Peu avant le coup d'État, notamment le 5 janvier 1963, *Marchés tropicaux du monde* présentait la situation socioéconomique et politique du Togo et mettait en garde justement contre la possibilité d'une déstabilisation politique par des anciens militaires mécontents. La Revue précise :

« M. Sylvanus Olympio continue à diriger avec autorité les destinées de la République. Il est néanmoins réservé dans les rapports avec les puissances coloniales, qui pourraient lui rappeler l'époque de tutelle. Les pourparlers avec la France sont cependant en bonne voie. L'amitié qu'il entretient avec la République Fédérale d'Allemagne porte ses fruits. Il a obtenu

¹ *Togo Presse*, Quotidien d'information n° 01640 du 30 décembre 1961, pp. 6-7.

d'elle un important prêt de 53 millions de DM à 2 % pendant trente ans, et le port de Lomé est entré dans la phase de la construction grâce à son appui financier.

Ses relations, avec le Dahomey, sont excellentes ; elles tendent à resserrer l'union économique régionale nécessaire, dont l'aménagement de la vallée du Mono serait un élément important.

Elles sont, en revanche, tendues avec le Ghana qui menace d'envahir le Togo pour y faire la police et arrêter les émigrés soupçonnés de comploter contre M. N'Krumah. M. Sylvanus Olympio a fait appel à la coopération militaire de la France (qu'il se refusait auparavant à envisager) pour parer à toute éventualité d'agression.

Sur le plan intérieur, il n'y a pas d'opposition manifeste au parlement. Toutefois, on signale au pays kabré un certain mécontentement des anciens militaires, dont il faudra tenir compte un jour. Fidèle à ses conceptions de l'orthodoxie financière, M. S. Olympio se refuse à toute dépense excessive et son budget de 1963 porte la marque de l'austérité »¹.

C'est donc dans cette situation mi-figue mi-raisin, caractérisée par un mécontentement généralisé inhérent aux choix économiques du Président Sylvanus Olympio qu'intervient le coup d'État militaire du 13 janvier 1963.

S'expliquant sur les raisons l'ayant motivé à perpétrer ce coup d'État militaire, le comité insurrectionnel monte au créneau et fait observer dans un discours :

« Togolaises Togolais,

Comme vous le savez, la situation économique et politique de notre jeune État dirigée par une équipe de profiteurs s'était considérablement détériorée ; depuis l'avènement de cette équipe la démocratie était bafouée et remplacée par un paternalisme autoritaire et arrogant. Sur le plan intérieur, le nombre des chômeurs a augmenté sans cesse. Les salaires des travailleurs du secteur public comme privés sont bloqués depuis des années. Les jeunes cadres de la nation sont mal utilisés ; plusieurs d'entre eux [à cause] de cette situation ont préféré s'expatrier.

Le commerce, activité importante des femmes togolaises, connaissait jusqu'à présent, un véritable déclin.

¹ *Marchés tropicaux du monde* du 5 janvier 1963, p.6.

Nos prisons regorgeaient des détenus politiques ; [...] En un mot, notre situation intérieure était des plus critiques [...].

Du fait du régime autoritaire défunt, le bon peuple togolais gémissait impuissant... »¹.

Les causes du putsch sont donc le chômage grandissant, le paternalisme autoritaire, les arrestations arbitraires, la misère des travailleurs et des commerçants (Kouzan, 2006). Mais, ce point de vue mérite d'être nuancé. C'est d'ailleurs ce sur quoi était revenu la revue *Marchés tropicaux du monde* dans sa parution du 19 janvier 1963. Elle note avec pertinence :

« [...] Il est exact qu'il y avait un certain chômage à Lomé, que le président Olympio était autoritaire, qu'il était sévère dans l'examen des comptes de la nation, qu'au retour de ses voyages, il vérifiait avec attention l'exécution de son budget et les dépenses de ses ministres, révoquait ceux qui avaient abusé de leurs pouvoirs, qu'il avait dû mettre en prison une jeunesse turbulente, qu'il se cantonnait dans une politique extérieure isolée (il n'était pas particulièrement francophile), mais c'était un homme droit, honnête, ayant toujours en vue l'intérêt public.

Sa politique d'austérité (la seule qui sauvera l'Afrique) était combattue par la jeunesse avide de places. Ses fonctionnaires et ses médecins devaient se contenter d'un traitement modeste et regardaient avec envie celui de leurs collègues dahoméens. Lui-même se refusait à des dépenses somptuaires à l'excès. Il se souvenait qu'il avait été directeur d'une maison commerciale et il n'admettait pas l'inflation. Il était autoritaire et parfois arrogant, car il avait conscience d'avoir, par son attitude, amené le gouvernement français à faire du Togo le premier territoire autonome d'Afrique et il considérait les réclamations des sous-officiers comme des incidents vraiment mineurs »².

De façon générale, les difficultés économiques du Togo indépendant occasionnèrent, au regard des choix politico-économiques de ceux qui étaient aux affaires, des malaises sociaux. Ceux-ci donnèrent lieu à l'émergence d'une situation de mécontentement, source du putsch de janvier 1963. À partir de cette date, commença une nouvelle phase de la politique économique du Togo qui, somme toute, ne se démarqua pas foncièrement de la situation d'avant le coup d'État.

En 1963, on l'a vu, le Fonds d'aide et de coopération a revu de façon haussière, comparativement à l'année précédente, son enveloppe financière d'aide au Togo.

¹ *Annuaire du Togo*, 1963-1964, discours du comité insurrectionnel, le 13 janvier 1963, pp. 23-24.

² *Marchés Tropicaux du monde* du 19 janvier 1963, p. 99.

Malheureusement, les événements fâcheux de janvier 1963 ne contribuèrent pas à continuer dans la même lancée. En effet, en 1964, les dotations du FAC étaient de 13 336 000 F CFA contre 14 962 000 F CFA en 1963 (Akue-Goeh, 1989 : 139).

Le souci d'assainir l'image du Togo devant la communauté internationale et rassurer les investisseurs étrangers dont le concours est indéniable pour parer au problème de financement amena le gouvernement Grunitzky à envisager l'adoption d'un plan quinquennal de développement à l'image des pays socialistes (Kouzan, 2006 : 433). Mais, avant d'y parvenir, il était urgent d'assainir la situation budgétaire très inquiétante dans laquelle se trouvait le pays. Celle-ci était caractérisée, en 1965, par un déficit chronique de la balance commerciale, la chute des exportations, l'amenuisement des investissements étrangers, etc. Selon Samir Amin (1978 : 253), au Togo, le déficit commercial passa de 2,9 milliards de franc courant en 1964 à 4,3 milliards en 1965. Pendant la même période, les exportations passèrent de 7,4 milliards de franc courant à 6,8 milliards, tandis que les importations accrurent de 10,3 milliards à 11,1 milliards de franc courant. Dans ces conditions, il était quasi impossible aux pouvoirs publics de parvenir à l'équilibre budgétaire annoncé en fin d'année 1964.

C'est donc dans ce contexte de déficit chronique que furent lancés les plans quinquennaux de développement économique et social, destinés à conduire, à l'horizon 1985, au décollage économique du pays.

Il est donc révélateur de constater que pendant la période qui court de 1958 à 1966, les difficultés économiques du Togo étaient telles que les différents gouvernements (surtout celui de Sylvanus Olympio) ont recouru à une politique d'austérité budgétaire et à la diversification de la coopération pour faire face aux urgences de l'heure. L'aide financière de l'ancienne métropole, par le biais du FAC, ne comblait pas toujours les attentes. Au fait, c'est que la situation économique de la France à partir de 1958 n'était pas des plus reluisantes. Cependant, dans ce contexte de difficultés économiques acerbées ponctuées par des tourmentes politiques prononcées, allant de l'assassinat du premier président en 1963 à la mutinerie au sein de l'armée en 1964, les pouvoirs publics eurent le mérite de dégager quelques lignes budgétaires destinées à l'entretien du réseau des voies de communication, même si dans les programmes d'équipement, ce secteur fut loin d'être prioritaire.

2. Le financement des infrastructures de transport terrestres entre 1958 et 1966

Les financements du FIDES ayant caractérisé la douzaine d'années allant de 1947 à 1958 bien que considérables, avons-nous dit, ont été insuffisants au regard des défis économiques auxquels le Togo, comme d'ailleurs les autres colonies, était confronté. À la fin des programmes FIDES, le Togo s'étant prononcé en faveur de son indépendance en avril 1958, devait bénéficier d'un autre type de financement, le Fonds d'aide et de coopération (FAC) pour mener à bien ses choix économiques. Très immenses et diversifiés, ces choix économiques n'ont toujours pas pu être couverts entièrement par le FAC ni même par les autres sources de financement dont le Togo a bénéficié pendant cette période. D'où la nécessité de hiérarchiser les besoins à travers un programme bien déterminé. C'est ce que fit Olympio et son équipe dès que la gestion du territoire leur fut confiée.

L'année 1958 a été témoin de la fin des programmes de développement du FIDES. Celui-ci, a frayé le chemin à son successeur le FAC et « l'a débarrassé des oppositions, puissantes, les premières années, de la routine et des intérêts du passé », faisait observer Raphaël Saller. En effet, dès 1958 la France, consciente de l'évolution du statut politique de ses colonies, a prévu dans la constitution de 1958 que le FAC succéderait au FIDES.

Inscrit dans la même logique que son prédécesseur, le FAC, uniquement alimenté par le budget de l'État français, était l'expression du concours financier de la France à ses ex-colonies en matière de développement économique et social. Ce fond visait prioritairement à développer l'équipement public et la recherche.

Avant le lancement du premier programme FAC en 1959, le dernier programme FIDES de 1958 a connu un rééchelonnement, débordant sur l'année 1959, selon que le précise le tableau ci-dessous :

Tableau n° 29 : Programme FIDES, tranche 1958-1959 (en millions de F CFA)

Désignation	CP	%	Rappel des AP	%
Dépenses générales	21,2	2,91	16,5	4,10
Production : Agriculture	141,4	19,44	-	22,4
	46	6,32	89,5	6,95
SEMNORD	34	4,67	32	7,95

Élevage	12,65	1,73	5,65	1,40
Infrastructure : Chemin de fer	113	15,53	-	-
Routes et ponts	176,4	24,25	152	37,7
Ports maritimes	-	-	-	-
Aéronautique	-	-	-	-
Télécommunications	32	4,39	15	3,72
Social : Santé	51,2	7,03	28,2	7,00
Enseignement	24	3,29	10	2,48
Urbanisme et habitat	11,8	1,62	-	-
Travaux urbains et ruraux	63,7	8,75	25,5	6,33
Total général	727,35	100	402,35	100

Source : ANT-Lomé, dossier 111 FIDES- Atakpamé, 1958-1959.

Sur cette dernière tranche des programmes FIDES, le crédit alloué aux infrastructures de transport terrestres (routes et ponts et chemin de fer) est toujours en bonne posture (environ 25 % pour les routes et ponts et plus de 15 % pour le chemin de fer, donc 40 % pour l'ensemble), loin devant celui accordé à l'agriculture (19,44 %), aux travaux urbains et ruraux (8,75 %), etc. Ce grand intérêt accordé au secteur des transports terrestres va *decrecendo* au profit d'autres secteurs considérés comme plus importants surtout dans le cadre des financements sur Fonds d'aide et de coopération.

En effet, la première dotation octroyée au Togo sur les ressources du FAC l'a été au titre de l'exercice 1959-1960. Ce fut une enveloppe globale de 317,3 millions de francs CFA répartis comme suit :

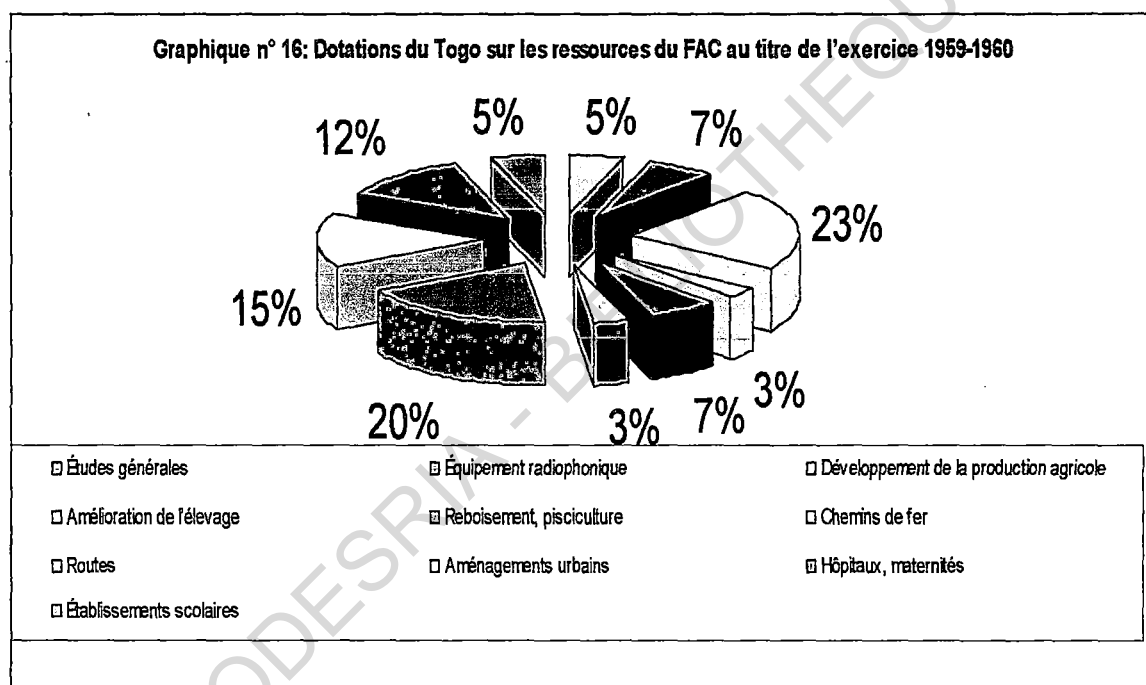
Tableau n° 30 : Dotations du Togo sur les ressources du FAC au titre de l'exercice 1959-1960

Projets financés	Dotations (Millions de F CFA)
Études générales	16,7
Équipement radiophonique	21,5
Développement de la production agricole	71,0

Amélioration de l'élevage	10,5
Reboisement, pisciculture	22,5
Chemins de fer	10,0
Routes	60,0
Aménagements urbains	48,5
Hôpitaux, maternités	39,6
Établissements scolaires	17,0
Total	317,3

Source : BCEAO, *Togo, faits et chiffres*, op. cit., p. 194.

La part de chaque secteur en pourcentage est représentée sur le graphique suivant.



À la lecture de ce graphique, on s'aperçoit que les dotations sont restées dans la même logique que le deuxième plan quadriennal du FIDES dont une bonne partie du financement était accordée à l'agriculture. Ainsi, 23 % sont accordés à l'agriculture contre 20% pour les routes, 15 % pour les études générales, etc. Les chemins de fer et l'amélioration de l'élevage se disputent la dernière place. Cela nous montre que, contrairement au discours officiel, les financements du FAC n'étaient pas orientés que vers l'équipement. La production y occupait une part très importante.

Toutefois, il convient de noter un fait. Comparativement aux dotations du FIDES, celles du FAC ne furent que "des miettes". Pour preuve, le montant total accordé dans le cadre de l'exercice 1959-1960 ne représentait qu'environ la moitié du crédit net alloué aux routes et ponts dans le cadre du premier plan quadriennal (soit 317,3 millions contre 615,2 millions de F CFA).

La raison de cette diminution considérable de l'aide française au Togo est simple. L'ex-métropole considère que le Togo ayant accédé à la souveraineté internationale, devait être à même de prendre en main sa destinée et payer lui-même les frais relatifs à l'affirmation de cette souveraineté. La France ne devait lui donner qu'un coup de pouce. Face à la modicité de l'appui financier métropolitain, le Togo eut recours à d'autres sources de financement pour ses programmes économiques dont le plus important était le Fonds européen de développement (FED).

En effet, le traité de Rome du 25 mars 1957 instituant la communauté économique européenne (CEE) stipule en son article 131 : « *Les États membres conviennent d'associer à la Communauté les pays et territoires entretenant avec la Belgique, la France, l'Italie et les Pays-Bas des relations particulières* ». Le Togo, faisant partie de ces territoires, a bénéficié à ce titre du concours financier du FED. Ainsi, au 1^{er} mars 1960, le Togo bénéficia de 163, 335 millions de francs CFA de la part de l'institution européenne¹ dont les détails sont perceptibles sur le tableau ci-après.

Tableau n° 31 : Autorisation d'engagement sur financement du FED en 1960

Projets	Autorisation d'engagement	
	Unités de compte (\$ USA)	Soit en F CFA (1000 F CFA)
Modernisation chemin de fer du Togo	294 000	73 000
Électrification des grues wharf Lomé	164 880	40 700
Construction 10 écoles primaires	81 000	20 000
Construction maternité à Anécho	29 860	7375
Maternité et pavillon hospitalisation à Palimé	90 180	22 260
Total	659 920	163 335

Source : BCEAO, *Togo, faits et chiffres*, op. cit., p. 195.

¹ BCEAO, *Togo, faits et chiffres*, op. cit., p. 195.

Selon les données de ce tableau, seuls les chemins de fer ont reçu une autorisation d'engagement pour ce qui concerne le secteur des transports. Ils bénéficièrent d'environ 45% du total de l'enveloppe financière octroyée au territoire. Cet intérêt particulier porté à cette époque au secteur ferroviaire s'explique sans doute par la nécessité de renforcer le réseau décrépi en vue de l'exploitation projetée des minerais découverts au sud-est de la région maritime. On y reviendra.

Parallèlement à ce fonds, les institutions internationales, notamment l'ONU et ses institutions spécialisées (PNUD, BIRD, etc.), considérant le sous-développement des ex-colonies au XX^{ème} siècle comme un problème analogue au problème social du XIX^{ème} siècle, n'hésitèrent pas à donner un coup de main financier au Togo. Ces institutions ont mis l'accent sur l'assistance bilatérale. Mais, comme le fait observer *Marchés tropicaux et méditerranéens* de novembre 1970, « dans l'ensemble, les crédits attribués demeurent limités »¹.

En général, il faut souligner que la priorité des pouvoirs publics surtout à partir de 1960 est la production. Qui plus est, on pensait que l'indépendance économique fortement prêchée à l'époque, passerait sans doute par l'industrialisation. En conséquence, la création d'un certain nombre d'unités industrielles fut projetée. Ainsi, l'essentiel des financements octroyés soit par l'ex-métropole à travers le FAC, soit par des institutions internationales, notamment, le FED, le PNUD, la BIRD, etc., à partir de 1961, fut consacré à ces secteurs jugés prioritaires. Compte tenu de l'amenuisement de la ligne budgétaire consacrée aux infrastructures de transport entre la période 1958-1966, les réalisations dans le secteur furent somme toute squelettiques.

II. DES RÉALISATIONS TRÈS LIMITÉES...

Le contexte économique critique dans lequel le Togo s'est plongé dès 1958 ainsi que l'instabilité sociopolitique caractéristique des années suivantes n'étaient pas de nature à prioriser des réalisations afférentes au secteur des transports pendant la période concernée. D'ailleurs, dans les discours-programmes des deux gouvernements qui se sont succédé après 1960, à peine a-t-on défini un projet pour l'entretien ou la modernisation des infrastructures terrestres de transport.

¹ *Marchés tropicaux et méditerranéens* du 21 novembre 1970, p. 8. La même source indique que la modicité de l'aide bilatérale accordée aux pays en voie de développement dans leur ensemble a conduit ces derniers, à la Conférence de New-Delhi, à demander aux pays industrialisés de consacrer à la coopération 1 % de leur produit national brut.

1. Le secteur des transports, le parent pauvre des discours officiels et programmes de gouvernement entre 1958-1966

La victoire des nationalistes intervint à une époque où la situation budgétaire du territoire était médiocre, avec la stagnation des produits d'exportation tels que le cacao, le café, l'huile de palme, etc. (Kouzan, 2006 : 337). Malgré cette situation économique inquiétante, le CUT et ses alliés n'avaient pas eu le temps de concevoir un programme économique de gouvernement en bonne et due forme avant d'aller aux élections. C'est suite à leur victoire qu'ils prirent la juste mesure des défis économiques qui se posaient à eux. Déjà, le 30 avril 1958, le nouveau premier ministre Sylvanus Olympio, s'adressant à la population dans un discours officiel, faisait observer :

« [...] Il ne faut pas perdre de vue l'importance des questions économiques sinon on risque un échec. J'avoue que nous n'avons pas un programme défini parce que notre lutte pendant plusieurs années s'était déroulée pour l'indépendance de notre pays. J'admets volontiers que d'autres questions comme les questions économiques et sociales sont importantes, mais j'espère que nous aurons le temps de les régler » (Kponton, 1977 : 334).

C'est pour régler ces questions d'ordre social et économique que Sylvanus Olympio adopta une politique d'austérité budgétaire comme on l'a déjà souligné. Mais, ce choix n'intervint que plus tard.

Après les deux ans de transition (1958-1960) rien de concret ne fut réalisé ou dit par les pouvoirs publics au sujet des transports, excepté l'état des lieux réalisé par le Professeur Tricart en 1958. Nous y reviendrons. Le jour de l'indépendance, force est de constater que dans le discours officiel du premier ministre, aucune attention particulière ne fut portée sur les transports. En effet, une bonne partie du discours fut consacrée au remerciement des différentes puissances administrantes du Togo colonial. L'extrait ci-dessous est fort illustratif :

« [...] Reconnaissance envers l'Allemagne qui a été historiquement la première à apporter chez nous la vie moderne : elle a ouvert les premières routes, tracé nos chemins de fer, apporté nos premiers remèdes de la science aux maladies et aux épidémies qui nous décimaient, bâti nos premières écoles, dirigé notre économie vers le commerce mondial. En trente années, son travail fut considérable et marqua profondément notre pays.

Reconnaissance à la France qui n'a pas failli à ses traditions de libéralisme et de générosité pendant les quarante années de son administration au Togo. Par ses soins, jamais

le Togo ne fut confondu avec aucun pays voisin et notre personnalité fut toujours respectée ; ce fut capital pour la formation de notre nation. Malgré l'immense tâche de reconstruction qui lui incombait à la suite de la dernière guerre mondiale, la France a eu à cœur d'investir de très importants capitaux pour assurer notre développement économique et social et ce ne serait qu'ingratitude de dénier toute l'efficacité au rôle du « F.I.D.E.S. ». En outre, par des réformes, politiques essentielles ébauchées au lendemain de la dernière guerre mondiale, elle nous a donnés les moyens de préparer l'indépendance en nous initiant à la gestion des affaires publiques. Je sais le rôle capital qu'a joué en cette matière l'Assemblée représentative du Togo, dont l'honneur m'échut d'en être à plusieurs reprises le président et qui était devenue par la suite, Assemblée territoriale... » (Cornevin, 1988 : 309).

Ce discours très flatteur à l'endroit de l'administration française cache les véritables griefs que le leader politique togolais avait contre les Français, surtout quand on sait qu'en 1958, il accusait la France d'être responsable de l'état de pauvreté chronique dans lequel se trouvait le Togo.

S'agissant de l'avenir du Togo, Sylvanus Olympio n'a fait que sensibiliser ses compatriotes à apporter leur pierre à l'édification de la nation togolaise. À ce propos, il faisait observer dans son discours :

« [...] Il nous appartient désormais, et à nous seuls, d'assumer la responsabilité de notre développement économique et social, d'imposer le respect de nos opinions et de nos droits, d'affirmer notre existence dans l'honneur et la dignité. Tout cela ne se fera qu'avec le concours de vous tous, Togolaises et Togolais, résolument décidés à travailler tous ensemble à l'œuvre commune. Nous ne disposons pas actuellement de ces énormes capitaux indispensables à tout progrès matériel, mais nous disposons de nos bras et de nos têtes qui peuvent souvent en tenir lieu. Mettez-vous à l'œuvre, que la tâche qui incombe à chacun de nous soit toujours accomplie de la manière la plus parfaite et le reste nous sera donné de surcroît » (Cornevin, op. cit.).

Dans l'ensemble, aucun programme de développement socioéconomique ne fut évoqué dans le célébrissime discours du premier ministre togolais. Cette question ne sera abordée que bien plus tard.

C'est surtout après les élections présidentielles de 1961 ayant consacré Sylvanus Olympio aux affaires que des programmes de développement socioéconomiques furent conçus pour le Togo. En effet, dans son discours en date du 25 avril 1961, prononcé à l'occasion du

premier anniversaire de l'indépendance, à la séance solennelle de l'Assemblée Nationale, le président Sylvanus Olympio a insisté sur la nécessité de bâtir le Togo libéré après avoir mené à bien les préalables politiques. Dans cette perspective, il se prononça en faveur de la construction du port de Lomé, de la construction des barrages hydroélectriques, de la création d'une Fonction publique compétente et loyale, de la poursuite de l'africanisation des cadres, de la santé publique, de l'enseignement, etc. Dans ce discours, la question des transports, limitée aux infrastructures routières, n'a été qu'à peine ébauchée. Voici ce qu'en disait le chef de l'État :

« [...] *L'infrastructure routière retient aussi notre attention, surtout en ce qui concerne les régions agricoles car le prix de transport est un facteur important dans la détermination du prix à payer au producteur. Tout comme pour les projets que je viens de citer, des études préliminaires ont été déjà faites pour améliorer l'état de nos routes, surtout dans les régions d'Atakpamé-Palimé-Badou et aussi de l'axe routier Atakpamé-Mango. Seule la question de financement reste à régler* »¹.

Comme on peut le constater, les pouvoirs publics étaient bien conscients de l'état piteux des voies de communication, néanmoins, faute de financement disponible, on se plaît à reléguer leur entretien au second plan.

Les discours de l'année suivante relatifs à la question des transports ont de même été théoriques, se bornant toujours à constater les dégradations dont sont victimes les voies de communication sans une réelle politique de modernisation du secteur. Les programmes de 1962 se focalisèrent surtout sur l'économie, notamment le développement du secteur agricole avec la création des centre-pilotes, du Service national du développement rural, de la jeunesse pionnière agricole, de la Société togolaise d'import-export (SOTEXIM)... ainsi que le développement du secteur industriel (Tété-Adjalogo, 2002). Toutefois, grâce aux financements du FAC, de la CEE, comme déjà mentionné, quelques routes furent améliorées ; de même des travaux furent réalisés dans le secteur ferroviaire comme on le verra bientôt.

Face à l'impraticabilité de certains itinéraires commerciaux et au relèvement du niveau de vie, le mécontentement gagna une frange importante de la population. Les observations, en 1961, du journal Ewé '*Ablodé-Safui*²' sont illustratives à ce sujet :

¹ Théophile Mally, *Recueil des discours prononcés par le Président Sylvanus Olympio au cours de l'année 1961*, Lomé, le 2 janvier 1962, p. 8.

² Littéralement Clé de l'indépendance ; Il s'agit d'un journal proche du pouvoir, paraissant dans le Klouto.

« [...] L'inquiétude commençait à gagner la population en matière du respect de la liberté d'opinion. L'espoir d'une meilleure vie après la proclamation de l'indépendance s'évanouit. Les jeunes à la recherche du travail sont déçus : ils se sont essayés partout en vain. Les particuliers pleurent, les commerçants se plaignent, les paysans poussent des jurons » (Traduit de l'Ewé par Kouzan, 2006 : 413).

Il est donc révélateur de constater que dans les discours officiels et programmes du gouvernement Olympio, la question des transports était loin d'être prioritaire. Cette situation ne s'améliora que de très peu avec le gouvernement Grunitzky.

En effet, l'avènement du coup d'État de janvier 1963, avons-nous dit est, à en croire les putschistes, inhérent à un malaise socioéconomique généré par l'administration dite autoritariste et paternaliste du défunt président Sylvanus Olympio. Suite à ce coup d'État, appel fut fait à Nicolas Grunitzky, beau-frère du président Olympio et leader du Parti togolais du progrès (PTP) alors en exil au Bénin, de venir prendre en main la destinée politique du Togo. Après moult tractations et suite aux persuasions du Président béninois de l'époque Hubert Maga, Grunitzky accepta l'offre et rentra au Togo (Agbobli, 1992). Dans un premier temps, le nouveau président dû faire face aux vellétés des membres du gouvernement déchu, notamment Théophile Mally, ancien ministre de l'intérieur, décidé à venger le sang du feu président de la République Sylvanus Olympio (Toulabor, 1986 : 62). Mais, suite aux élections générales du 5 mai 1963 à l'issue desquelles le Togo fut doté, selon l'expression consacrée par Olympio, de tous les attributs de la souveraineté nationale, à savoir, une nouvelle constitution, un président et un vice-président élus pour cinq ans ainsi qu'un parlement composé de 56 membres également élus pour la même durée, les esprits se calmèrent et le nouveau président pouvait alors mettre en branle sa politique de société.

C'est le 10 mai 1963 que le nouveau président élu prêta serment. Sept jours plus tard, c'est-à-dire le 17 mai, il présenta à l'Assemblée, au même moment que son équipe gouvernementale, son programme de gouvernement¹. Celui-ci accorda une part importante à l'assainissement budgétaire, au développement industriel et aux réalisations à caractère social. Plusieurs promesses furent également faites sur le plan politique. S'agissant du domaine économique, il récusait la politique d'austérité budgétaire du précédent gouvernement, estimant qu'il faudrait plutôt chercher les moyens nécessaires pour entretenir le potentiel économique au lieu d'adopter une politique de limitation des dépenses. Du point de vue du nouveau président, les limites du précédent gouvernement sont flagrantes : des routes mal entretenues, déficience

¹ *Annuaire du Togo*, 1963-1964, p. 14.

prononcée du parc automobile, projets d'équipement très coûteux et mal agencés, aérodrome mal entretenu expliquant le refus des compagnies aériennes internationales à y faire atterrir leurs appareils, sous-exploitation des experts dans le pays, négligence de la compagnie Air Afrique, féculerie de Ganavé déficitaire, etc. Pour Grunitzky, ce bilan quoique triste, n'est pas incorrigible. Mais, pour y parvenir, estime-t-il, il importe de redresser la situation économique dans son ensemble, régler les problèmes les plus urgents, présenter au gouvernement français des programmes d'investissement que le FAC devait financer, examiner les projets de convention du précédent gouvernement, revoir la situation financière et monétaire du pays, etc.¹.

C'est surtout dans le discours radiodiffusé du 24 novembre 1963 que l'échéance des principaux points annoncés dans le discours-programme de mai 1963 fut présentée. À cette occasion, Nicolas Grunitzky insista sur la nécessité d'adopter un plan qui, selon lui, est le cadre idéal dans lequel devront être réalisés tous les programmes de développement socioéconomique. Dans son discours, le président de la République a rappelé les accords signés entre le Togo et la République fédérale d'Allemagne relatifs à la construction du port de Lomé dont le début des travaux fut projeté sur janvier 1964. À la faveur des financements du FAC, déclare-t-il, la piste de l'aéroport de Lomé devra être renforcée en vue de convaincre les compagnies aériennes internationales à desservir en grand nombre la capitale togolaise. Les dotations du FED, affirme-t-il, devront servir à améliorer d'autres infrastructures, entre autres, les voies de communication. Le discours s'est par ailleurs intéressé au développement agricole, au domaine de l'industrialisation, ainsi qu'au social, notamment, l'adduction d'eau, la projection d'un institut national d'hygiène, la construction d'hôpitaux, le relèvement du SMIG, etc.².

Jusqu'en 1964, de façon générale, rares sont les projets relatifs à la restructuration des voies de communication qui étaient perceptibles à travers les discours et programmes des deux gouvernements qui se sont succédés. Mais, que ce soit à l'un ou à l'autre des régimes, la question du financement des travaux s'est toujours posée. Dans ces conditions, les réalisations dans le secteur des transports, n'ont été que très sommaires. Cette situation déplut aux élus du peuple qui ne tardèrent à réagir. C'est ainsi que dans un mémorandum, le député Félix Latévi Lawson, président de la commission des affaires intérieures de l'Assemblée Nationale, présenta au gouvernement, à l'issue des vacances parlementaires du 18 janvier au 4 mai 1964, la situation chaotique du pays sur le triple plan économique, social et politique. Il n'est pas ici

¹ Ibidem.

² *Annuaire du Togo*, 1963-1964, p. 86.

question d'exposer de bout en bout le contenu du mémorandum. Ce qui nous intéresse, c'est la situation économique du Togo vue par ce député. En effet, il observe l'insuffisance de la production agricole inhérente au caractère rudimentaire des moyens, au manque de l'aide extérieure et à l'insuffisance des crédits aux paysans. S'agissant de l'état piteux dans lequel se trouvait de plus en plus plongé les voies de communication, le député Lawson suggère que les routes soient remises en état sans condition afin de faciliter l'évacuation des produits agricoles avec la participation consciente des populations, motivées par les élus politiques¹.

Les observations dudit député sont révélatrices du fait que malgré les rares promesses faites par les pouvoirs publics, rien de concret ne fut réalisé dans les faits. D'ailleurs, l'un et l'autre se sont contentés à n'évoquer que la situation du réseau routier alors que la situation du secteur ferroviaire était pire. C'est donc compte tenu de ces réalités que le gouvernement Grunitzky accorda une place de choix au secteur des transports et communication dans le cadre du premier plan quinquennal (1966-1970) avec un montant de 10 306 millions de F CFA, soit 36,04 %, suivi de l'économie rurale (20,77 %), des équipements urbains et logements (15,85 %), de l'industrie, l'artisanat et le commerce (13,34 %), de l'enseignement (5,72 %), de la santé (4,66 %), de l'organisation administrative et les ministères de souveraineté (2,93 %), enfin, des équipements sociaux et culturels (0,64 %)².

En réalité, comme nous l'avions mentionné, bien sûr, la priorité n'était pas pour le secteur des transports pendant la période allant de 1958 à 1966. Cependant, ce n'est pas pour autant dire que rien ne fut réalisé en la matière pendant cette période. Des travaux, quand bien même sommaires ont été réalisés sur le réseau des voies de communication.

2. Des réalisations somme toute sommaires

Si le réseau des voies de communication fut dans l'ensemble relégué au dernier rang pendant la période concernée, la situation du secteur routier fut relativement mieux par rapport à celle du secteur ferroviaire.

2.1. Parer au plus pressé : ne s'intéresser qu'aux routes desservant les régions économiquement viables

Dans un contexte socioéconomique critique où la question de financement pour la réalisation des équipements se posait avec acuité, les pouvoirs publics estiment qu'il n'était pas

¹ ANT-Lomé, 5APA, dossier 25, Assemblée territoriale, Mémorandum présenté au gouvernement à l'issue des vacances parlementaires du 18 janvier au 4 mai 1964 par le député Félix Latévi Lawson.

² Direction du plan, Plan de développement économique et social (1966-1970), 1965, pp. 43-44.

prudent d'investir le peu de financement disponible de façon incontrôlée. Dans cette logique, on estima que bien que la modernisation du réseau routier soit importante pour le développement économique du pays, il paraît plus réfléchi de ne s'attaquer qu'aux itinéraires dont l'importance économique était avérée. Cependant, avant de commencer les travaux, le tout nouveau gouvernement issu des législatives d'avril 1958 ordonna une étude visant à présenter l'état des lieux du réseau routier togolais pour savoir spécifiquement à quoi s'en tenir. Les résultats de l'étude se présentent comme l'indique le tableau ci-après. (Voir page suivante).

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

Tableau n° 32 : État et caractéristiques des principales routes du Togo en 1959

Désignation de la route	largeur	Etat actuel	Nature du revêtement	Saison pendant laquelle elle n'est pas utilisable	Difficultés que le voyageur rencontrera sur le parcours	Principales villes avec leurs distances et les routes les reliant
Route interterritoriale Ghana-Dahomey	5 m 40	Excellent	Bitumé	Utilisable pendant toutes saisons	Aucune difficulté sur le parcours	Lomé-Anécho, 44 km Lomé-Cotonou, 152 km Lomé-Accra, 192 km
Route interterritoriale Blitta-Haute-Volta	5 m en moyenne	Bon	Terre latéritique, bitumage en cours de réalisation	Utilisable à tous moments	En saison pluvieuse barrage interdisant la circulation aux poids lourds	Blitta-Atakpamé, 108 km ; Blitta-Sokodé, 83 km ; Sokodé-Lama-Kara, 80 km ; Lama-Kara-Mango, 163 km ; Mango-Dapaong, 76 km ; Dapaong-fre Hte volta, 56 km ; Sokodé-Mango (par Lama-Kara, 243 km Sokodé-Mango (par Bassari, 220 km)
Route Lomé-Palimé	5m en moy.	Bon	Terre latériti.	Toutes saisons		Lomé-Palimé, 167 km
Route Lomé-Atakpamé	----	---	----	-----		Lomé-Atakpamé, 193 km
Route Atakpamé-Palimé	----	---	----	-----		Atakpamé-Palimé, 103 km

Source : *Marchés coloniaux du monde* du 21 février 1959, p. 457.

Au regard de ce tableau, on s'aperçoit que les principales routes construites au Togo jusqu'en 1959 ont en moyenne cinq mètres de largeur. L'état du réseau est relativement bon ; mais la majeure partie des itinéraires étaient plutôt en terre latéritique, le bitumage n'étant qu'à ses débuts. En conséquence, pendant la saison pluvieuse, certains itinéraires étaient interdits

d'accès aux véhicules de plus de six tonnes. C'est d'ailleurs ce que mentionnait le rapport Tricart en 1958 :

« [...] Le réseau général [...] est bien développé, mais souvent en mauvais état, et des régions entières sont parfois isolées en saison des pluies, ce qui est aussi néfaste à l'économie générale qu'à la vie de ces régions. Les pluies gênent la circulation même sur les grands axes, ainsi à deux kilomètres au Sud de MANGO, sur la route BLITTA-DAPANGO, le pont sur l'OTI est recouvert par les eaux de juin à octobre. Ce qui nécessite la mise en service d'un bac, et par conséquent réduit les possibilités de trafic » (Tricart et Kolb, 1958 : 39).

Les données du tableau ci-dessus ne concernent que les routes principales. Les pistes rurales ne sont pas incluses. Dans son discours de fin d'année 1961, le président de la république, Sylvanus Olympio parlant de l'infrastructure routière, déclarait : « Nous disposons de 1 406 kilomètres de routes principales et de 3 000 kilomètres environ de routes secondaires »¹. Ces dernières étaient donc les plus nombreuses et ne sont pas moins viables pour l'économie du territoire. Or, c'étaient justement ces pistes qui étaient le plus souvent dégradées par défaut d'entretien.

Malheureusement, l'attention des pouvoirs publics n'était focalisée que sur les artères principales, considérées comme plus importantes au développement économique que les pistes rurales. C'est donc dans cette logique que les travaux publics ont réalisé les rares travaux sur le réseau routier entre 1958 et 1966.

De 1958 à 1960, le politique primant sur l'économique, rien de concret ne fut réalisé sur le réseau routier. C'est à partir de 1961 que, avec les financements du FAC et FED, d'une part, et l'aide des USA d'autre part, les travaux d'entretien du réseau ont commencé. S'agissant de l'aide en matériel des États-Unis, le président de la république, toujours dans son discours sus-mentionné, faisait observer : « Afin de nous aider à faire face aux importantes dépenses d'entretien, le gouvernement des États-Unis d'Amérique a gracieusement mis à notre disposition 36 engins neufs dont 10 camions et une quantité importante de pièces de rechange »².

Les artères ayant bénéficié d'attention particulière de la part des travaux publics sont prioritairement la route Blitta-Sokodé et la route Aného-Anfoin. Sur le premier tronçon, il était question de réaliser la traversée de Sokodé. Sur le second, il s'est agi d'assurer le

¹ Théophile Mally, *Recueil des discours prononcés par le Président Sylvanus Olympio au cours de l'année 1961*, Lomé, le 2 janvier 1962, p. 70.

² Idem, p. 71.

prolongement de la route Aného-Anfoin vers Vogan. Au même moment et sur le même itinéraire, les travaux relatifs à la réfection du pont de Zébé furent lancés. Les routes Atakpamé-Badou et Atakpamé-Kpalimé, très importantes du point de vue économique ainsi que le pont sur l'Oti ont connu un commencement de réalisation. Par ailleurs, on procéda à la construction des ouvrages d'art définitifs dans des localités comme Kétao et Pagouda, au lieu dit Sirka¹. Commencés en 1961, ces travaux ont pris fin l'année suivante.

D'autres travaux furent encore envisagés. Malheureusement, le gouvernement n'a pas donné des précisions sur la nature de ces travaux. Il est donc difficile de savoir de quoi il était réellement question. Même G. Tété-Adjalo (2002 : 73), qui s'est proposé, dans son ouvrage, de présenter les projets envisagés par Sylvanus Olympio, n'a été que très évasif au sujet des projets relatifs au réseau routier. Il note :

« En termes d'infrastructures routières, le gouvernement Sylvanus Olympio avait prévu la construction et/ou l'amélioration d'axes principaux, ainsi que de dessertes, en vue de faciliter l'écoulement des produits de la terre, les échanges entre le secteur moderne, les échanges entre les secteurs modernes et les secteurs traditionnels, entre les diverses régions et zones du pays. Le tout centré sur le port en eau profonde de notre capitale ».

Après l'assassinat du président Olympio, le gouvernement de Nicolas Grunitzky, on l'a vu, a dressé un bilan sombre du précédent gouvernement. Dans le domaine des transports, il avait été dit dans les discours officiels que des initiatives visant à améliorer l'état du réseau des voies de communication devraient être prises. Malheureusement, rien ne fut concrètement fait entre 1963 et 1964. C'est à partir de 1965, que des travaux ont été projetés pour le premier quinquennat de développement économique et social.

Il est révélateur de constater que face à l'inaction ou à l'action limitée des pouvoirs publics vis-à-vis de la désorganisation du secteur des transports, les populations locales s'étaient investies à bras-le-corps au moyen du *self-help*. En effet, c'est le 16 mai 1958, lors de l'investiture du nouveau gouvernement par la nouvelle chambre des députés que le nouveau premier ministre Sylvanus Olympio, dans son discours-programme, évoquait pour la première fois la nécessité d'inculquer la notion du *self-help* aux populations. Selon Kouzan (2006 : 347), la notion de *self-help* signifiant littéralement « auto-aide » ou « auto-assistance », a vu le jour vers la fin de la seconde guerre mondiale aux États-Unis dans le cadre de la coopération

¹ Ibidem.

internationale avant de gagner les milieux universitaires occidentaux et tiers-mondistes. Pour le même auteur, le *self-help* :

« alla de paire avec la notion du sous-développement et prôna la thèse de la "capacité d'absorption" des pays sous-développés qui pourrait se traduire par la théorie des "3 dollars". Cette théorie, explique Kouzan (op. cit.), voudrait que dans le financement d'un projet de développement socio-économique donné pour un pays sous-développé, il fallait que ce dernier apportât lui-même deux dollars contre 1 dollar pour l'aide extérieure ».

Il s'agissait de faire adhérer la population togolaise toute entière aux projets de développement face à la pénurie ou mieux, à la rareté des moyens financiers. C'est en quelque sorte ce que certains auteurs appellent l'investissement humain. G. Tété-Adjalogo (2000 : 436) apporte la précision suivante par rapport à la pratique du *self-help* dans le cas spécifiquement togolais :

« S'agissant du Togo plus concrètement, on sait qu'en règle générale, les populations attendaient que l'autorité administrante pourvoie à tout ce qui a trait à l'équipement public : constructions d'écoles, de marchés, de dispensaires, de pistes, de ponts, de forages, de puits, etc. Alors rompant avec cette mentalité, le gouvernement Olympio prône désormais que les petits travaux d'importance locale ou limitée devraient être réalisés par les bénéficiaires directs eux-mêmes.

De la sorte, chaque membre de la collectivité fournirait sa contribution à l'édification concrète de ce qui apparaît indispensable au bien-être commun et au progrès du pays tout entier. Chacun apporterait à la réalisation de tel ou tel bien commun sa propre contribution, selon ses propres moyens, soit en nature (paquets de ciment, camions de graviers ou de sable, de l'eau etc.), soit en prestation de services (artisans, maçons, menuisiers, charpentiers, ferrailleurs, etc., se mettant à la disposition des ingénieurs du chantier), ou encore en numéraire... ».

Ce nouveau procédé ne rencontra aucune entrave. Au contraire, il reçut un écho favorable auprès des populations. En effet,

« À la faveur de l'enthousiasme de la victoire le self-hep est accueilli à bras ouverts du sud au nord du territoire, dans les premiers jours qui suivent le 27 avril 1958.

Dans la capitale, hommes et femmes effectuent des travaux divers d'utilité publique : nettoyage de l'hôpital de Tokoin, remblaiement de la future place de

l'indépendance. À Tsévié, l'une des réalisations les plus spectaculaires et les plus prometteuses du « self-help » aura été la construction de la mairie de cette ville. [...] Sous la conduite du chef de circonscription de l'heure, Joachim Hunlédé, encadré par le chef Passah, les notables Adza et Attipoé, les citoyens de Tsévié accomplissent cette remarquable œuvre patriotique. Ils y parviennent en mobilisant la majeure partie des originaires de cette ville qui ont apporté leur contribution en nature et/ou financière. Chacun à sa façon et en fonction de ses possibilités : des menuisiers, des charpentiers, les maçons, etc. auront mis leur compétences professionnelles au service de la cause commune. D'autres personnes auront fourni leurs bras à des besognes moins spécialisées comme le transport du sable, l'approvisionnement, le mélange du mortier, ainsi de suite...

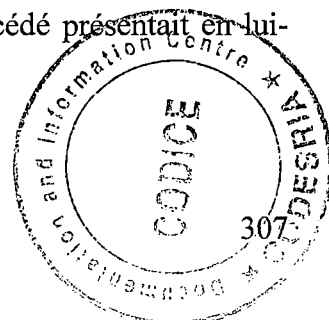
Oui, grâce à la volonté de la population concernée dans la joie, la mairie de Tsévié, qui aurait sans doute coûté à l'état des millions de francs CFA, vint à exister. Ce cas tangible va rapidement faire tâche d'huile et concourir à générer une atmosphère de patriotisme, émulation entre les circonscriptions administratives. D'autant plus que les résultats obtenus par-ci et par-là sont publiés dans les journaux et par la radio » (Tété-Adjalogo, 2000 : 437-438).

Les infrastructures sociales n'ont pas été les seules à obtenir l'adhésion populaire en ce qui concerne le *self-help*. En effet, dans les villages et des hameaux, on assistait à la réfection des routes, des ponts (Kouzan, 2006 : 348), voire des pistes.

En réalité, l'adhésion de la population togolaise au *self-help* ne fit pas long feu. En effet, déjà en octobre 1962, dans le canton de Danyi, il est fait mention de quelques cas de résistance au *self-help*. Il est fait état des sieurs Ben Abotsi, Bruno Abotsi et Michel Nomédzi qui, alors que tous les habitants du village d'Elavagno avaient répondu favorablement à l'appel du chef du village relatif à l'entretien de la route, opposèrent leur refus catégorique et ouvert. Face à ce comportement, les vieux du village et le chef de quartier s'entendirent à leur demander de payer une amende d'une bouteille de boisson. Les coupables refusèrent de payer l'amende. Ainsi, le conseil des vieux s'en était remis à la police à laquelle il demandait de leur infliger une sanction disciplinaire de quatre jours de correction¹. Ce cas n'est pas isolé. Les documents officiels mentionnent d'autres cas de résistance au *self-help*.

Du point de vue de Kouzan (2006 : 430), en réalité, ce procédé présentait en lui-même des limites dans sa notion elle-même et dans sa pratique. En effet,

¹ ANT-Lomé, 2 APA, dossier 11, Klouto, canton de Dayes Kakpa, 1935-1964.



« il s'adressait essentiellement aux zones rurales les plus défavorables, les plus démunies qui avaient besoin d'électricité, d'adduction d'eau, de réseaux téléphoniques, autant d'équipements qui demandent des capitaux dont ni les communautés directement concernées, ni l'Etat ne dispose.

De plus, même dans le cas de modestes projets, le gouvernement n'a pas toujours eu les moyens de se présenter au rendez-vous quant à ses appoints indispensables. De surcroît, le feu de l'enthousiasme suscité par la victoire du 27 avril 1958 ne semble pas avoir reçu son aliment de façon régulière, soutenue... Alors, ce feu allait s'étioler doucement, au fur et à mesure que les jours s'égrenaient » (Tété-Adjalo, 2000 : 438).

De façon générale, malgré cette bonne volonté des populations à la base à entretenir les routes dans l'intérêt commun, faute d'une politique réelle des pouvoirs publics pour accompagner ce bon vouloir, rien d'important ne fut réalisé sur le réseau routier pendant la période concernée. La situation du réseau ferroviaire était plus critique.

2.2. Un réseau ferroviaire quasiment laissé pour compte

Suite aux financements sur le FIDES ayant porté une attention relativement importante au secteur ferroviaire mais dont les déficits d'exploitation continuaient d'être de plus en plus inquiétants, la situation des chemins de fer du Togo semblait préoccuper de moins en moins les pouvoirs publics. En effet, cette attitude des pouvoirs publics s'explique par le fait que face à la rareté des financements, il n'était pas possible de continuer à investir dans un secteur improductif.

Ainsi, de 1959 à 1961, les financements du FAC et du FED contribuèrent à assurer au réseau ferroviaire, des entretiens courants, notamment sur le parc matériel roulant, les bâtiments des gares et à pouvoir faire face aux dépenses relatives au personnel des CFT. En juin 1962, le FAC offrit audit service, deux locomotives Diertrich¹. Au cours de la même année, fut relancée la substitution du rail standard au rail léger afin de permettre au réseau de supporter le poids des nouvelles locomotives qui enrichissent le parc roulant. Cette initiative est prévue pour se dérouler en trois ans, c'est-à-dire de 1962 à 1965. Malheureusement, les moyens financiers n'accompagnèrent pas l'initiative comme initialement envisagé.

¹ Théophile Mally, *Recueil des discours prononcés par le Président Sylvanus Olympio au cours de l'année 1961*, Lomé, le 2 janvier 1962, p. 71.

En conséquence, entre 1958 et 1966, le réseau ferroviaire togolais fut exploité à usure sans véritable entretien. Bien qu'ayant ployé sous le poids d'un trafic qui évoluait en dents de scie, le chemin de fer togolais fut laissé pour compte. C'est dans cet état qu'il se trouvait quand furent lancés les plans quinquennaux de développement économique et social. Contrairement au réseau routier, le réseau ferroviaire ne bénéficia d'aucune réalisation d'importance dans le cadre de ces plans quinquennaux, comme on le verra dans le chapitre suivant.

Somme toute, le réseau des voies de communication terrestres ne bénéficia d'aucune attention particulière pendant la période allant de 1958 à 1966. La raison souvent avancée par les pouvoirs publics pour expliquer cet état de choses est le manque de financement. Toutefois, il faut aussi reconnaître que la période en question était très mouvementée, le politique primant largement sur l'économique. C'est d'ailleurs ce qui explique le fait que dans les discours-programmes des deux gouvernements de l'époque, très peu de place fut accordée aux questions de développement économique et social. Malgré tout, le réseau décrépi des voies de communications a assuré, tant bien que mal, la circulation des personnes et des biens.

III. QUELLE MOBILITÉ DANS UN CONTEXTE OÙ LES VOIES DE COMMUNICATION MANQUENT D'ENTRETIEN ? (1958-1966)

En 1958, sur demande du gouvernement de la République autonome du Togo, une étude a été réalisée sur les différents courants de circulation des personnes et des biens à l'intérieur du Territoire de la République du Togo et entre la République du Togo et les territoires voisins. Les résultats de cette étude connus sous le nom de "rapport de la mission Tricart au Togo" décrivent à bien des égards la situation de la mobilité au Togo à la fin de la tutelle française. Pour mieux analyser les évolutions ultérieures en matière de la circulation des personnes et des biens, il n'est pas inutile de présenter quelques aspects des conclusions de cette mission. Toutefois, n'ayant retrouvé qu'une partie de ce rapport, nous allons utiliser dans cette rubrique, en complément, les travaux de Kouzan (2006) qui ont exploité à fond ledit rapport.

Sur les premières pages du rapport en question, est présentée la composition de l'équipe ayant réalisé l'étude et la méthodologie de travail adoptée. En effet, c'est à la mission du centre de géographie appliquée de l'Université de Strasbourg qu'il a été demandé de réaliser l'étude. Arrivée le 2 février 1958, cette mission est composée de quatre chercheurs à savoir

Mlle F. Kolb, licenciée de Géographie, cartographe, chef de mission, Mlle N. Zuber, licenciée de géographie de l'Université de Paris, M. Bélanger de l'Université de Montréal et M. Marbach, licencié de Géographie de l'Université de Strasbourg. Comme méthodologie de travail, la mission se proposa de rencontrer au prime abord certaines personnalités de Lomé. Ensuite, elle scruta les différentes archives des divers services officiels et commerciaux du territoire. Enfin, elle fit une tournée à l'intérieur des cercles d'Aného, de Tsévié, de Kpalimé, d'Atakpamé, de Sokodé, de Bassar, de Kara, de Mango, de Dapaong, ainsi que dans les régions limitrophes des territoires voisins du Dahomey et du Ghana (Tricart et Kolb, 1958 : 16). Cette tournée et ces voyages d'étude ont permis à la mission de présenter un rapport sur la circulation des personnes et des biens au Togo dont les circuits commerciaux étaient, de leur point de vue, très complexes.

En effet, la mission « *note la non-coïncidence entre les frontières politiques et la circulation intercommunautaire résultant du découpage artificiel de 1914 fait entre la France et l'Angleterre. Cet acte, observe-t-elle, qui donna une forme curieusement allongée au pays entraîna la persistance des échanges locaux avec les populations des territoires voisins conditionnés à l'origine par des liens familiaux.*

Pays de passage, depuis le XVe siècle, entre le Nigeria très peuplé et le nouveau Ghana indépendant, le Togo apparaît ainsi comme un lieu de transit, traversé par des grands courants de trafic dépassant le cadre de son territoire. Son étirement vers le Nord et les difficultés de communication avec Lomé expliqueraient la faible participation du Nord dans le commerce extérieur du Togo. Cette part était de 14 % alors que cette région compte 50 % de la population du pays. Cette situation était d'autant plus grave compte tenu de "la pauvreté de cette région". La région du Sud était un grand foyer de consommation à cause de sa forte population (100 hbts/ km²) et de la présence de Lomé, la capitale et les autres villes. On y compte un grand nombre de salariés dans l'administration et le commerce qui sont improductifs du point de vue agricole. Des achats de vivres importants ou massifs se font également dans les autres centres du Sud, notamment les régions à production agricole spécialisée comme celles des plantations de Café et de Cacao de l'Ouest. Le montant élevé des salaires urbains garantit le débouché de petites entreprises industrielles locales, telle la Solico de Lomé qui comptait 20 000 à 125 000 bouteilles gazeuses par mois. De même, la savonnerie de Bè, vendait presque toute sa production à Lomé.

Le pouvoir d'achat de la population, de 24 000 C FA en moyenne par an, variait de façon décroissante du Sud vers le Nord. La faiblesse du pouvoir d'achat des populations du

Nord s'expliquerait aussi par la carence générale de véhicules dont la répartition dans le territoire présentait deux fortes concentrations : Lomé-Atakpamé et Dapaong-Mango.

Par ailleurs, on notait une insuffisance d'adaptation technique du Chemin de Fer du Togo (CFT) aux conditions économiques du pays, un réseau routier dont les axes routiers répondaient aux exigences économiques, mais dont les tronçons latéraux étaient trop peu nombreux et en mauvais état [...] La spécialisation dans les transports routiers et ferroviaires connaissait de grosses difficultés pour assurer leur rentabilité à cause de la concurrence entre eux. Seul le système de redistribution assuré dans les cercles du Nord par la Société Générale du Golfe de Guinée (S.G.G.G.) en accord avec le C.F.T semblait marcher.

Au total, au début de 1958, le Togo présentait deux visages économiques : un Sud relativement actif et intégré au commerce mercantile et un Nord en pleine stagnation économique, concentrant une forte population et éloigné de la région d'attraction de la côte. [...] » (Tricart et Kolb, in Kouzan, 2006 : 328-329).

C'est dire jusqu'à quel point les circuits commerciaux étaient en dysfonctionnement en 1958. Or, on était encore de plein pied dans les programmes de développement économique et social du FIDES qui, avons-nous dit, avaient porté un intérêt relativement particulier à la question des transports terrestres à l'échelle du territoire. La situation s'améliora-t-elle jusqu'à la veille du lancement des plans quinquennaux de développement économique et social ?

1. Quels services de transport pour quelle mobilité des personnes ?

Dans les chapitres précédents, nous avons vu comment était organisée la circulation des personnes à l'intérieur du territoire. Nous avons parlé de deux types de mobilité, notamment la mobilité spontanée et la mobilité dirigée. À la fin de la période coloniale, la mobilité dirigée était de moins en moins d'actualité. Les populations se déplaçaient pour diverses raisons dont la plus importante est la recherche des meilleures conditions de vie. Les moyens utilisés étaient, en dehors de la marche à pied et du portage qui est devenu recrudescant à cause de la dégradation du niveau de vie, surtout le transport routier et de moins en moins le transport ferroviaire. La prédominance du transport routier sur les autres moyens de transport, surtout à l'intérieur de Lomé, s'explique à l'époque par le retour des Togolais de la Côte d'Ivoire. Compte tenu de l'importance de ce phénomène et de ces implications, il n'est pas inutile de l'exposer.

1.1. L'affaire Daho-Togo en Côte d'Ivoire et ses implications sur le transport automobile au Togo : plus de transporteurs pour une plus grande mobilité à Lomé

Pendant la période coloniale, nombreux sont les Togolais qui, pour échapper aux abus de l'administration coloniale ou pour des raisons de survie, ont émigré vers des territoires voisins ou relativement lointains. C'est dans ce cadre que s'est retrouvé en Côte d'Ivoire aux côtés d'une forte minorité de Dahoméens, plus de 5 000 Togolais¹. Ces derniers, face à un acte de xénophobie spontanée manifeste des Ivoiriens, durent rentrer au bercail dans un dénuement total (Kponton, 1977 : 349).

Dans un premier temps, la France fut tenue pour responsable de cette façon de s'en prendre aux étrangers. Mais, en réalité, même si la France en était pour quelque chose, c'est les Ivoiriens qui, mécontents de la forte présence des étrangers dans les rouages de l'administration ivoirienne, passèrent à l'action. Le déroulement des incidents est ainsi décrit :

« Dans la soirée du vendredi 24 octobre, des bandes de jeunes gens se répandent dans les rues de Treichville, puis d'Adjamé, et prennent à partie les Dahoméens et les Togolais. Ils commencent à piller des maisons et des boutiques. Dans la matinée du samedi, les personnes menacées fuient à pied et en camion vers les hangars de l'ancien port où ils s'entassent avec ce qu'ils ont pu sauver : meubles, matelas, ustensiles ménagers.

Dans les quartiers désertés, des bandes de garçons de plus en plus jeunes se livrent à un pillage caractérisé. Dans les maisons abandonnées et selon le quotidien local, 'la pègre des faubourgs d'Abidjan fait main basse sur tout ce qu'elle peut trouver, brisant portes et fenêtres et démolissant les petites boutiques en planches qu'exploitent de nombreux Dahoméens et Togolais'.

Face à ce désordre, les pouvoirs publics déploient les forces de police et appellent en renfort deux compagnies du bataillon autonome de la Côte d'Ivoire, venues de l'extérieur, trois compagnies de gendarmerie et une compagnie du bataillon autonome de Haute-Volta, venue par le train. Plus de 150 arrestations sont effectuées le samedi et le dimanche.

Le samedi 25, le Conseil de Gouvernement prend un arrêté interdisant les cortèges, les défilés, les rassemblements, les manifestations collectives sur la voie publique et décrète un

¹ Certains auteurs parlent de 4 000 Togolais rapatriés. Ceux-ci, arrivés à Lomé, mirent sur pied une association, l'Union des sinistrés et rapatriés de Côte d'Ivoire (UNISIRACI).

couvre-feu de 18 h à 6 h du matin. Pendant la nuit, des patrouilles motorisées circulent dans les rues d'Abidjan, de Treichville et d'Adjamé.

[...] Lorsque huit jours plus tard, le 3 novembre, le couvre-feu est levé et que le flux des réfugiés en direction du port est tari, on y dénombre au total 15 000 personnes, soit environ 6 000 Dahoméens, 4 000 Togolais, 4 000 originaires des territoires britanniques, 1 000 personnes d'origines diverses... » (de Benoist, 2003 : 445-446).

Ahmadou Kourouma, dans son œuvre *Les soleils des indépendances* (1970) se veut plus explicite :

« [...] Nous leur arrachâmes d'abord nos femmes, assommâmes leurs enfants, violâmes leurs sœurs devant eux, avant de piller leurs biens, d'incendier leurs maisons. Puis nous les pourchassâmes jusqu'à la mer. Nous voulions les noyer afin de les revoir après rejetés par les vagues, les ventres ballonnées et méconnaissables comme des prisonniers dynamités. Par chance pour eux, les troupes françaises s'interposèrent, les parquèrent dans les ports en interdisant l'entrée par des chars. Et les Dahoméens embarquèrent... » (Kourouma, 1970 : 88-89).

En fait, les événements d'octobre 1958 font suite à d'autres plus anciens mais d'ampleur relativement mineure ayant eu lieu en septembre 1938 et en avril 1928 dans le même pays. Toutes ces crises ne sont que, selon l'expression d'Alain Tiresfort (2003 : 415) « une fièvre de xénophobie en Côte d'Ivoire ». Toutefois, ces comportements anti étrangers n'étaient pas spécifiquement ivoiriens. Ils sont plutôt caractéristiques de plusieurs jeunes États africains qui, vers la fin de la domination coloniale et le début de la construction nationale, s'étaient livrés à des actes dénotant d'un nationalisme mal placé. Tel est en tout cas le point de vue de Frantz Fanon. Il dit expressément :

« Si la bourgeoisie nationale entre en compétition avec les Européens, les artisans et les petits métiers déclenchent la lutte contre les petits métiers déclenchent la lutte contre les Africains non nationaux. En Côte d'Ivoire, ce sont les émeutes proprement racistes anti-dahoméennes et antivoltaïques. Les Dahoméens et les Voltaïques qui occupaient dans le petit négoce des secteurs importants sont l'objet, au lendemain de l'indépendance¹, de manifestations d'hostilité de la part des Ivoiriens. Du nationalisme, nous sommes passés à l'ultra-nationalisme, au chauvinisme, au racisme. On exige le départ le départ de ces

¹ Il faut préciser qu'en Côte d'Ivoire, ce n'était pas encore le lendemain des indépendances ; car les événements s'étaient passés en octobre 1958, peu après le référendum approuvant et instituant la Communauté franco-africaine. L'indépendance n'intervint que deux ans plus tard.

étrangers, on brûle leurs magasins, on démolit leurs échoppes, on les lynche et, effectivement, le gouvernement ivoirien les somme de partir, donnant ainsi satisfaction aux nationaux...

Tandis que certaines couches du peuple sénégalais sautent sur l'occasion qui leur est offerte par leurs propres dirigeants de se débarrasser des Soudanais qui les gênent soit dans le secteur commercial, soit dans celui de l'administration, les Congolais qui assistaient sans y croire au départ massif des Belges, décident de faire pression sur les Sénégalais installés à Léopoldville et à Élisabethville et d'obtenir leur départ » (Fanon, 2002 : 151-152).

Les Togolais rapatriés de la Côte d'Ivoire étaient relativement peu qualifiés. Les rapports officiels mentionnent qu'ils étaient entre autres, plombiers, plantons, mécanographes, blanchisseurs, pompistes, opérateurs-vérificateurs, correspondanciers, peintres, aides-accoucheuses, commis-visa, bijoutiers, aides-laboratoire, maîtres-tailleurs, topographes, typographes, horlogers, couturières, ménagères, commerçantes, revendeuses, hôtelières...¹.

Les mêmes rapports précisent également que nombre d'entre eux étaient des chauffeurs ou conducteurs d'automobile et que certains étaient revenus avec leur véhicule. À ce propos, Adotevi Akué, cité par Marguerat et Péléi (1996 : 31) raconte :

« Ce n'est qu'en 1958 que le système de taxi a été organisé à Lomé, quand nos frères Togolais rapatriés de la Côte d'Ivoire sont rentrés. Il y en avait un bon nombre qui étaient revenus avec leur voiture. Alors, rapidement, ils n'ont pas hésité à les mettre en circulation ».

Il est révélateur de savoir que c'est avec le retour de ces Togolais vivant en Côte d'Ivoire que le "phénomène taxi" fut organisé et a pris de l'ampleur par la suite, contribuant ainsi à faciliter la circulation des personnes et des biens surtout à l'intérieur de Lomé. Les témoignages des personnes-ressources interrogées par Y. Marguerat et Péléi (1996) permettent de suivre la genèse, l'évolution, l'organisation et les principaux acteurs de cette activité.

En effet, s'agissant de l'origine de la conduite de taxi de plus en plus prégnante à Lomé de nos jours, M. Glè raconte avec pertinence :

« [...] Nous étions déjà taximen en Côte d'Ivoire ; on faisait la ligne Treichville-Adjamé. Avec les pièces ivoiriennes que nous avons à bord de nos véhicules, on nous a permis tout de suite de les conduire, pour pouvoir nourrir nos familles. C'est ce qu'on avait commencé à faire, avant même de préparer les pièces qu'il fallait au Togo. On ne nous disait rien : nous

¹ ANT-Lomé, dossier L 36, Travail et lois sociales, 1959.

circulions avec nos véhicules munis des plaques de police ivoiriennes : c'est tout ce que nous avions ...».

S'agissant du genre de taxi utilisé à l'époque et du tarif, il précise : *« Il faut qu'on précise que c'étaient des taxis-compteurs, qui n'avaient pas de stationnement fixe. C'est comme les taxis de course d'aujourd'hui : des taxis ordinaires que chacun peut louer à 200 F pour se déplacer à son gré. Donc ces véhicules, ces deux-chevaux, étaient munis d'un compteur, c'est-à-dire d'un "taximètre" qui compte l'argent. Le départ c'était, je crois, 20 F. Vous arrêtez le taxi ; vous vous asseyez ; on vous tourne le compteur : ça compte déjà 20 F. Et puis après, à chaque cent mètres, ça vous compte de l'argent, jusque là où vous voulez aller. Ces taxis n'avaient pas de stationnement fixe, comme je l'ai dit ; ils se promenaient en ville pour chercher des clients. C'est après eux que sont venus les cars...*

[...] Pour ce qui concerne les cars, il y avait un mécanicien, non loin du Grand-marché, appelé Monsieur Jonteur, qui avait fait venir deux cars de 40 à 50 places, que les gens prenaient du Petit-marché pour aller à l'hôpital. Ces cars n'ont pas résisté aussi longtemps. Ce n'est qu'après ces cars, vers les années 1956, que les nationaux ont commencé à exploiter des petites camionnettes ou, des voitures. »

Pour ce qui permettait d'identifier les taxis des autres automobiles à l'époque, des stations d'embarquement et de débarquement ainsi que des détails complémentaires relatifs aux tarifs, Glè observe :

« [...] A Lomé-ville, en ce temps-là, il n'y avait pas des véhicules sur lesquels était placé le feu "Taxi". Ce n'est qu'à notre arrivée qu'on a pensé à écrire "Taxi" sur un papier, pour le coller au front du véhicule (c'est-à-dire au toit), ou alors avec de la craie ... Ainsi quand vous voyez le véhicule venir, vous allez constater qu'on a marqué là-dessus "Taxi", mais pas à la peinture...

Il y avait trois stations : celles de Bè, de Gbadago et Tokoin-hôpital, en partant toujours d'Assivimé. On s'intéressait surtout à des gens qui venaient à nous pour louer les taxis, puisque la course, à ce moment-là, nous la faisons à 75 F. Mais quand on se précipitait sur les clients, que nous les soufflions à un autre, ou que nous leur disions carrément de venir, nous allions le faire à 50 F, mais d'une certaine manière: Vous savez que nous appelons, dans notre langue vernaculaire, la pièce de 25 F, kpono. Alors nous disions aux clients : "Venez,

nous allons vous amener kpono kpono vé¹" : nous allons vous conduire pour 50 F, en cassant le tarif de 75 F. Alors, ça marchait très bien. Ça marchait très fort, surtout quand on avait une Deux-chevaux ...

Le réseau de stationnement s'est par la suite agrandi. Le mécanisme est ainsi décrit :
« *Nous avons augmenté notre réseau. Quand nous voulons entrer dans un quartier, nous allons voir les chefs du quartier, et nous leur donnons de l'argent pour faire faire l'annonce, pour que les gens du quartier sachent que, à telle date, il y aura une station dans leur quartier pour le Grand-marché ou pour le Petit-marché ... Car on partait avec les véhicules, et on ne trouvait pas de clients ... Alors nous avons proposé à ceux qui ont leur propre voiture d'aller rester dans ces nouvelles stations. Comme elles étaient nouvellement créées, cela ne marchait pas : ceux qui conduisent les voitures d'un autre propriétaire étaient laissés sur les places qui donnent bien. Nous, nous sommes sacrifiés comme ça ! C'est ça ce qui a fait que, aujourd'hui, nous voyons des taxis un peu partout à Lomé... ».*

Après cette précision sur l'extension du réseau de stationnement, notre interlocuteur revient sur la question de l'identification des taxis :

« *[...] De 1958, quand nous étions revenus, jusqu'en 1960, on a essayé de se regrouper au niveau du Petit marché, avec le camarade Dogbé Messan, pour organiser le stationnement. Et nous avons demandé le concours de la police. On nous avait assistés. C'est de là qu'a commencé l'organisation. Au moment de la réunion de l'OCAM, en 1972, on voulait distinguer les taxis des voitures personnelles. Je vous avais déjà dit que, auparavant, nous écrivions "Taxi" sur un papier collé au front de la voiture, ou avec de la craie, qui ne tenait pas longtemps : on était obligé de recommencer le lendemain. On essayait d'acheter une craie pour aller encore plus vite ; on mettait la craie dedans pour pouvoir les distinguer. Finalement, on nous a dit d'acheter des feux de taxi à poser sur le toit des véhicules. Or nous n'avions pas ces feux de taxi à Lomé. Alors, avant d'aller en chercher à Aflao (au Ghana), nous avons cherché des verres de feu rouge de gabarit de camion. Bon, maintenant, nous essayons de tordre une tige de métal pour pouvoir le serrer sur le toit du véhicule... C'est sur ça que nous avons écrit "Taxi" Finalement, on est parti à Aflao s'acheter des feux de taxi réels.*

[...] Après ça, avant l'arrivée des chefs d'États de l'OCAM, on nous a dit de distinguer les taxis des voitures personnelles. Premièrement on nous avait proposé de faire deux traits

¹ «Vé» est l'abréviation de «amévè» qui signifie «deux». Ainsi, l'expression «kpono kpono vé» signifie deux fois 25 F (50 F). C'est ce qui fait qu'on parlait de «biyéwo hun», c'est-à-dire des voitures dont le tarif s'élève à 50 F CFA.

partant du garde-boue avant jusqu'au garde-boue arrière, deux traits jaunes des deux côtés du véhicule, ou alors de peindre le toit du véhicule en jaune (pour les Deux-chevaux sur les capotes, puisque le toit est en bâche), ou de peindre le capot de la malle arrière ... Finalement, nous avons adopté de peindre le toit du véhicule en jaune Caterpillar, ce que vous voyez aujourd'hui, avec les disques sur les deux portes gauche et droite, et à l'arrière, avec un numéro dedans. C'est ce qui a été fait jusqu'à présent¹ ».

S'agissant de la clientèle, mieux de la catégorie de passagers transportés à l'époque, des éventuels marchandages entre passagers et *taximan*, ainsi que de la concurrence entre taxis et gros porteurs, il poursuit :

« Nous étions habitués à prendre surtout les femmes, puisqu'à cette époque, comme vous le savez, il n'y avait pas beaucoup de fonctionnaires, il n'y avait pas beaucoup de commis... On s'intéressait surtout aux femmes revendeuses. En partant de Bè, par exemple, nous ne ramassions que les femmes qui amènent leurs denrées (piment, oignons...), vous savez, tout ce que les femmes amènent au marché pour vendre... Alors nous ramassions toutes ces femmes à longueur de journée pour 5 F (le tarif, on vous l'a déjà dit, était de 5 F), des fois 10 F. Finalement, on s'est basé sur 10 F. Mais quand il pleuvait, voyant l'état de nos routes à ce moment-là, on essayait d'augmenter un peu, et on disait : "15 F !", quand il y avait des femmes en grand nombre. Des fois, le soir, quand elles sortaient du marché et voyaient que nous avions augmenté ça à 15 F, alors elles s'écriaient : "Eh bien ? D'ici à Bè ? Combien je vais manger en cours de route avant d'arriver chez moi ? Nous préférons marcher !" Et elles nous quittaient comme ça ... (rire)

Finalement, on s'est retenu, et on a essayé de se baser sur 10 F pendant un long moment, avant de commencer à augmenter la course jusqu'à arriver, maintenant, à 50 F.

[...] À ce moment-là, moi, par exemple, je suis revenu du lieu dont je vous ai parlé avec un véhicule de cinq places. Mais on ne se basait pas même sur les véhicules, puisqu'il y avait de gros camions avec le toit en bois qui étaient mêlés avec nous, et on acceptait aussi de faire le tour avec eux. Ils chargeaient leurs quinze, leurs vingt places avant que nous nous chargions nos cinq places. On s'entendait comme ça ... Et finalement, nous avons constaté que c'était une tricherie, puisque, si vous chargiez cinq places, le véhicule de vingt places avait quatre fois votre capacité. Alors, finalement, on a essayé de régler ça autrement...

¹ Cette méthode n'est plus tellement d'actualité de nos jours. Les taxis sont identifiés simplement par l'inscription "taxi" mise sous forme lumineuse en haut de la voiture, et l'immatriculation écrite en rouge sur fond jaune.

Qu'est ce qu'on a fait ? On a essayé de mettre ces gros porteurs à l'écart des voitures, et nous avons dit : "Si un véhicule de vingt places charge, il faut que deux ou trois véhicules de cinq places partent avant qu'un autre gros véhicule parte à nouveau" ».

Les comportements des Loméens vis-à-vis de cette nouvelle façon de se déplacer furent également décrits :

« [...] Ils les ont accueillis favorablement. Mais ce qui les gênait un peu, c'est l'argent ! Les gens n'avaient pas d'argent pour se déplacer : ils préféraient marcher que de prendre des taxis ; c'est le fond du problème... Mais une fois qu'ils ont de l'argent, ils se déplacent, ils prennent même des véhicules en compte pour toute la journée. Voyez-vous ? On ne peut pas comparer Abidjan à Lomé, parce qu'il y avait eu un grand développement là-bas, avant que nous ne revenions ici. »

Des propriétaires des voitures mis en circulation, des contrats éventuels entre le propriétaire et le conducteur ainsi que des conditions de travail du *taximan*, Glè déclare :

« [...] On n'avait pas beaucoup d'argent pour faire nos activités. De ceux qui sont revenus dans ce temps-là, nous savons que plusieurs possédaient leur propre véhicule. Mais il y avait aussi des transporteurs ou bien des acheteurs de taxi individuels. S'il faut dire quand les gens se sont intéressés davantage à l'achat de taxis en grand nombre, pour les exploiter, ce n'était qu'en 1975-80. Parce que, au départ, on n'achetait qu'un ou deux véhicules, pour les exploiter. Mais nous avons constaté que, dans ces derniers temps, il y a des gens qui achètent 10, 15 ou même 20 taxis, et ça marche bien ...

[...] Donc je disais tout à l'heure que chacun travaille pour son bien, pour son propre compte. Si vous avez passé un contrat avec un propriétaire, ce qui est l'habitude chez nous ici, le propriétaire vous remet son véhicule et il vous dit : "A chaque fin de travail, venez me verser telle somme" (c'est un contrat verbal). Si le conducteur est honnête, il sait qu'il est parti pour travailler, pas pour s'amuser. Il remplit les conditions, et chaque soir il vient verser la somme qu'on lui demande. S'il a gagné plus, il le garde. S'il n'y avait pas de profit, on ne travaillerait pas...

[...] Il y a très longtemps que cela existe ! En voyant les dépenses, l'achat du véhicule, l'assurance et les autres frais pour le véhicule, le propriétaire, lui, quand il fait les calculs dans sa tête, il voudrait que l'argent lui revienne aussitôt. C'est pourquoi il essaiera d'augmenter la recette journalière. Si vous cherchez du travail, vous venez vers lui ; il vous pose la question de savoir si vous êtes capable de lui faire telle somme par jour. Et vous qui

chômez, vous êtes obligé d'accepter, pour avoir du travail. Des fois, quand les gens acceptent comme ça, le propriétaire constate au bout de quatre ou cinq jours que ça ne marche pas, et il retire son véhicule ; ou alors il calcule le manquant, puisque ça n'atteint pas la recette de son contrat ; il le calcule et, à la fin du mois, on le retire de ton salaire... Ce qui fait que, des fois, nos camarades n'ont pas de salaire du tout à la fin du mois, s'ils ont manqué à remplir leur contrat. Voilà ce qui nous arrive...

[...] C'est ce que nous avons trouvé; ça fonctionnait comme ça. C'est ce que j'avais fait à Abidjan. J'étais taximan ; j'avais finalement payé un véhicule ; je faisais Treichville-Adjamé. Cela m'a permis de revenir par la route avec mon véhicule depuis la Côte d'Ivoire » (Marguerat et Péléi, 1996 : 39-44).

À travers ces révélations, on s'aperçoit que le service des transports urbains à Lomé ne s'est réellement développé qu'avec le retour des Togolais rapatriés de la Côte d'Ivoire en 1958. Dès 1962, les pouvoirs publics prirent des mesures pour mieux structurer le transport urbain à Lomé. C'est ainsi que fut créée, en 1962, la Régie municipale des transports (RMT) dotée d'un capital social de 20 millions de F CFA et dont l'exploitation effective a commencé en 1963 (Akué-Goeh, 1989 : 177 et suivantes). Le même auteur observe que c'est avec 6 minibus d'une vingtaine de places chacun que l'exploitation a démarré ; que les principaux points desservis étaient Bè, lycée de Tokoin, hôpital (CHU), gare ferroviaire, etc., reliant ainsi le centre commercial autour du grand marché de Lomé aux agglomérations périphériques de l'époque. Le réseau originel, poursuit-il, s'est très vite étendu avec l'acquisition de nouveaux autobus de capacité plus grande d'une cinquantaine de places ; les nouvelles acquisitions se présentant comme suit : 7 en 1968, 10 en 1972 et 10 en 1976. Faute d'entretiens réguliers, le parc s'est réduit, en 1979 à 20 autocars dont 10 seulement étaient en circulation.

Le tarif était en général très bas à savoir 15 F CFA, puis 25 F CFA (Akue-Goeh, 1989 : 177). Mais, l'initiative n'a guère survécu à l'insuffisance du parc roulant, aux problèmes relatifs à la qualité professionnelle du personnel et à la mauvaise gestion des revenus (la malversation étant au rendez-vous) ainsi qu'aux défauts techniques de tous ordres. Dans ces conditions, il fut décidé, au regard de l'échec des objectifs préalablement assignés, de la fermeture de la Régie en 1984. Depuis lors, le transport urbain à Lomé, ainsi que dans les autres villes de l'intérieur est assuré par des taxis privés dont la gestion relève généralement de l'informel.

Il faut cependant préciser qu'au même moment, le transport automobile à l'intérieur du territoire était à peine organisé.

1.2. L'état du transport à l'intérieur du territoire et la mobilité des personnes

Les tronçons les plus utilisés par les voyageurs sont par ordre d'importance, Lomé-Aného dont le trafic est prolongé vers Cotonou et Accra, Blitta-Sokodé, Lomé-Kpalimé, Atakpamé-Badou, et Lomé-Blitta. Sur les tronçons non parallèles au rail, notamment Atakpamé-Badou, le transport est relativement rentable. En effet, en période de traite de cacao par exemple, le tarif était de 2000 F CFA la tonne de marchandise en 1958, ne diminuant ou n'augmentant que de 200 à 300 F CFA les années suivantes selon que la conjoncture soit défavorable ou favorable. Le trafic dans les régions septentrionales était relativement réduit, à cause de l'état défectueux des routes et de la faiblesse du nombre d'automobile existant dans ces régions. Ainsi, c'est en 1958 que la SGGG a mis en service, sur la ligne Blitta-Dapaong, deux cars qui assuraient la correspondance avec le train, ainsi que le trafic postal (Tricart et Kolb, 1958 : 42). Cette situation, à en croire nos personnes-ressources, ne s'améliora que de très peu dans les années soixante.

Deux types de transporteurs sont à identifier : les transporteurs à longue distance et les transporteurs locaux vivant essentiellement des transports mixtes. Résidant le plus souvent à Lomé, les premiers se chargent généralement des envois des maisons de commerce à leurs succursales et vice-versa. Du nombre de ces transporteurs, se trouvent quelques Européens possédant généralement un ou deux véhicules. S'agissant des transporteurs locaux, moins professionnels que ceux de Lomé, on les rencontre dans les villes de l'intérieur du territoire. Ils exercent leur métier occasionnellement, se limitant à leur circonscription ou cercle d'origine. Il s'agit notamment des commerçants, des traitants, des chefs qui possèdent souvent leur propre véhicule, ou plus fréquemment une camionnette plus apte à circuler sur les pistes de brousse.

Pour ces transporteurs, les modalités d'utilisation des camions sont plus complexes, et les itinéraires différents de ceux qui caractérisent la première catégorie de transporteurs. En effet, ils font en quelque sorte ce que Tricart et Kolb (1958 : 47) appellent "une ronde des marchés", assurant la liaison du chef-lieu de circonscription avec chaque village important le jour du marché. À titre d'exemple, les auteurs précités (p. 48) donnent l'illustration, se basant sur la subdivision d'Atakpamé, de comment les transporteurs locaux fonctionnent dans une semaine donnée. Les lundis, ils font Atakpamé-Bouko ; les mardis, ils assurent la liaison entre Atakpamé et Gléi ; Atakpamé et Akparé sont desservis les mercredis ; le tronçon Atakpamé-Anié est desservi les jeudis ; les vendredis, c'est le tour du tronçon Atakpamé-Pakpo et les samedis sont réservés exclusivement pour la ville d'Atakpamé toute seule. Comme on peut le constater, la répartition est faite en fonction des jours de marché de chaque localité.

L'intérêt d'un tel système réside dans le fait que les chauffeurs transportent non seulement des marchandises, mais surtout des passagers. Ceux-ci sont obligés de se soumettre aux tarifs fixés très souvent et unanimement par les transporteurs eux-mêmes. En 1958, les tarifs en vigueur à partir d'Atakpamé vers des destinations situées soit à la côte, soit au nord étaient ainsi fixés : Atakpamé-Kpalimé (105 km), 300 F CFA ; Atakpamé-Sokodé (188 km), 300 F CFA ; Atakpamé-Lomé (167 km), 300 F CFA ; Atakpamé-Lama-Kara (268 km), 500 F CFA ; Atakpamé-Badou (90 km), 300 F CFA ; Atakpamé- Kpékplémé (60 km), 250 km ; Atakpamé-Akparé (30 km), 100 F CFA. Mis à part ces tarifs, il faut signaler que lorsque les passagers sont chargés de bagages, ils étaient tenus de payer un supplément. C'est l'exemple des revendeuses ou commerçants ambulants qui, allant ou revenant des marchés, payaient pour leurs sacs remplis de 80 kilogrammes de produits vivriers, un forfait de 50 F CFA par sac pour une distance de 20 kilomètres¹ (Tricart et Kolb, 1958 : 48-49).

Il faut dire que les tarifs étaient particulièrement peu élevés pendant cette période, surtout là où la route double la voie ferrée à cause de la forte concurrence que représente le CFT. Par contre, au Nord de Blitta et sur les bretelles de l'axe nord-sud, les transporteurs sont libres de faire leurs prix qui sont donc plus rémunérateurs, à savoir, 8 F CFA par tonne kilométrique, là où joue la concurrence rail-route ; 13-15 F CFA au-delà de Blitta et sur les bretelles des axes méridiens. Ainsi, en moyenne, les passagers payent 1,50 F CFA au kilomètre.

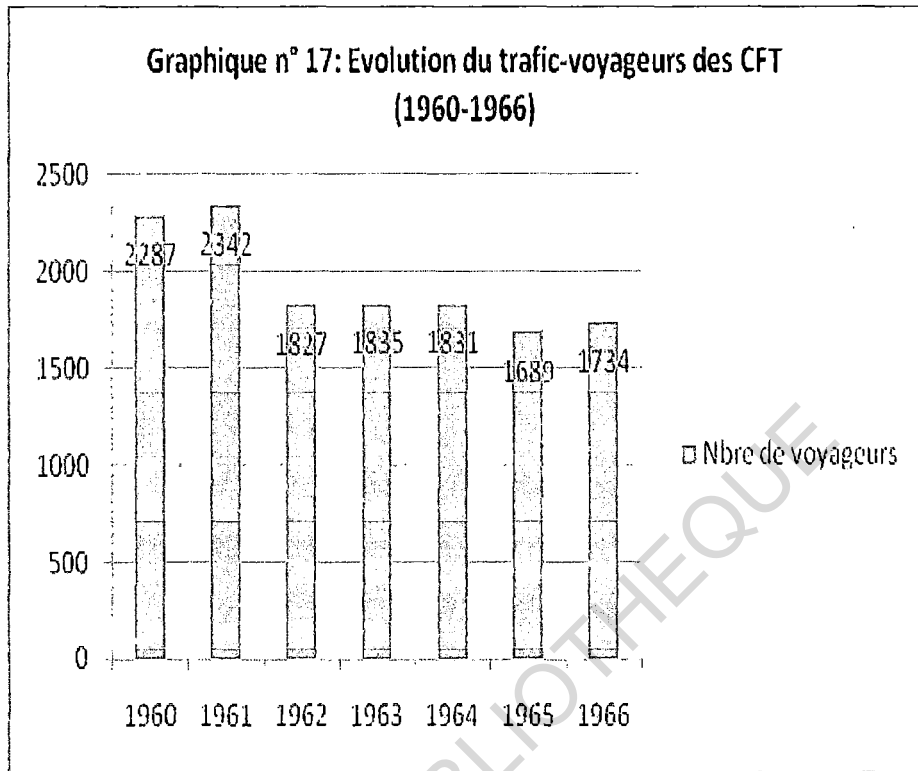
À partir de 1958, la concurrence rail-route s'est aggravée avec la mise en circulation croissante des camions à moteur Diesel dont le prix de revient des transports est inférieur à celui des camions à essence. Cela amena la direction des CFT à revoir à la baisse ou à la hausse, selon les cas, les tarifs voyageurs. Ainsi, de 2,35 F CFA par voyageur kilométrique en 1958, on est passé à 3,04 F CFA en 1959, pour revenir à 3,00 F CFA en 1962². Malheureusement, cette fluctuation volontaire des tarifs ne conforta pas le trafic-voyageurs. Celui-ci se présente de la façon suivante : 2 287 voyageurs transportés en 1960 ; 2 342 en 1961 ; 1 827 en 1962 ; 1 835 en 1963 ; 1 831 en 1964 ; 1 689 en 1965 et 1 734 en 1966³.

¹ Dans les années soixante, les mêmes tarifs étaient toujours en vigueur avec par endroits une légère modification (augmentation ou réduction de 50 à 100 F CFA en moyenne). Dans biens des documents officiels des premières années de l'indépendance, il est mentionné, s'agissant du tarif des passagers que "les tarifs de la fin des années cinquante sont en vigueur à quelques exceptions près".

² Service de la statistique générale, *Inventaire économique du Togo 1962-1963*, 1964, p. 152.

³ FMI, *Études générales sur les économies africaines*, Tome 3, Dahomey, Côte d'Ivoire, Mauritanie, Niger, Sénégal, Togo et Haute-Volta, 1970, p. 647.

La courbe de l'évolution du trafic pendant la période indiquée se présente sur le graphique ci-après.



Source : Par nous, à partir de FMI, *Études générales sur les économies africaines*, Tome 3, Dahomey, Côte d'Ivoire, Mauritanie, Niger, Sénégal, Togo et Haute-Volta, 1970, p. 647.

La chute des statistiques afférentes au nombre de passagers transportés par les CFT est aussi due à l'amenuisement du parc matériel roulant. Celui-ci se composait de la façon suivante : 22 locomotives en 1960, 20 en 1961, 18 en 1962, idem pour l'année suivante, 20 en 1964, 23 en 1965 et 22 en 1966¹.

Au même moment, le parc automobile est estimé à plus de 5 000 véhicules, dont la moitié à peu près est composée de camions appartenant surtout à des sociétés spécialisées dans le transport routier ou directement aux maisons de commerce² et environ 20 % représentant le parc automobile administratif (Akue-Goeh, 1989 : 176). Dans ces conditions, il y a de bonnes raisons pour que les populations préfèrent le transport routier au transport ferroviaire. Ce constat est un fait ; malheureusement, le service des transports routiers étant inorganisé à

¹ Ibidem.

² Idem, p. 645.

l'époque, aucune statistique n'est disponible pour montrer l'attrait qu'exerçait l'automobile sur les Togolais qui y recouraient pour leurs besoins de mobilité à l'échelle du pays.

Il ne faut pas oublier le fait que la situation économique du territoire pendant cette période était critique. Ainsi, les tarifs de transport étaient considérés comme étant relativement élevés par rapport au niveau de vie réel de la population togolaise. Dans ces conditions, nombreux étaient ceux qui s'adonnaient à la locomotion naturelle, surtout si la distance à parcourir était relativement peu longue.

La recrudescence du chômage, comme ce fut le cas dans les années trente pendant la période de crise, a conduit plusieurs Togolais de l'intérieur à migrer vers les centres urbains, notamment à Lomé pour chercher les meilleures conditions de vie. Dans son discours du 25 avril 1961 prononcé à l'occasion du premier anniversaire de l'indépendance du Togo, à la séance solennelle de l'Assemblée nationale, le président Sylvanus Olympio, après avoir énuméré les projets de développement à réaliser dans les années à suivre, faisait observer :

« Quoiqu'il en soit, tous ces projets une fois qu'ils entreront dans la phase des réalisations doivent pouvoir permettre en premier lieu de résorber le chômage chronique dont on parle beaucoup actuellement. Il faut remarquer que ce chômage est plus important à Lomé que dans les autres centres. La cause semble être l'afflux de plus en plus croissant des jeunes ruraux vers la capitale »¹.

Après cette observation, le président s'est prononcé sur la stratégie à adopter pour réduire considérablement ce phénomène de l'exode rural. Il précise :

« Pour remédier à cette situation, nous avons décidé de prendre des mesures susceptibles de changer radicalement la physionomie des villages de l'intérieur, en les transformant progressivement en petites villes où il fera bon vivre et où l'on pourra procurer de l'emploi au travailleur agricole. Nous comprenons que nos jeunes gens qui ont été à l'école aspirent légitimement à une vie meilleure que celles qu'ils connaissent dans les villages aujourd'hui. C'est pourquoi nous allons tout mettre en œuvre pour moderniser les centres ruraux afin de donner à leurs habitants un minimum de confort. Si nous sommes décidés à rendre agréable la vie des jeunes, nous sommes aussi déterminés à les exhorter à demeurer dans leurs milieux ruraux où ils pourront évoluer loin de toute les vicissitudes de la vie citadine. Nous avons déjà envoyé quelques jeunes Togolais à l'étranger pour étudier comment

¹ Théophile Mally, *Recueil des discours prononcés par le Président Sylvanus Olympio au cours de l'année 1961*, Lomé, le 2 janvier 1962, pp. 8-9.

la vie des paysans peut être transformée au point qu'ils n'aient rien à envier à celle des citadins. [...] »¹.

Toutes ces promesses sont restées un vœu pieux, étant donné que le phénomène de l'exode rural ici constaté et pour lequel des solutions sont préconisées pour l'enrayer, continua de plus belle, comme on le verra d'ailleurs, dans les années soixante dix.

En dehors de cette propension des Togolais des milieux ruraux à émigrer vers les milieux urbains, il faut signaler la recrudescence de l'émigration en direction de la Gold Coast pendant la période concernée. Les raisons de ces départs sont à trouver dans l'accroissement du taux de chômage et la dégradation du niveau de vie. Déjà en 1957, l'opposition du gouvernement de Nicolas Grunitzky aux affaires dénonçait, à travers une lettre ouverte adressée aux membres de la mission d'information de l'ONU, cet état de chose. Dans une partie de la lettre publiée par le journal *Le Flambeau de la Vérité*, elle faisait observer :

« Pendant ce temps, le chômage grandit, les paysans ne vendent plus leurs produits en raison du mauvais prix, et vont chercher fortune au Ghana, les petits commerçants ferment leurs boutiques, tous criblés de dettes et frappés de lourdes taxes de contributions directes, les transporteurs abandonnent leurs entreprises, ceux qui veulent bien résister réclament en vain de bonnes routes, les villageois réclament des écoles, des dispensaires et des pompes d'eau, des collégiens demandent des bourses pour continuer leurs études, des jeunes gens après leurs études primaires attendent des centres professionnels, les femmes commerçantes boudent contre des taxes douanières insupportables »².

Il est révélateur de se rendre à l'évidence qu'à partir de 1958 jusqu'aux premières années de l'indépendance, les opposants d'hier aux affaires aujourd'hui, n'ont pas pu apporter une solution durable à ce problème d'émigration. Face à la conjoncture économique défavorable et aux conditions de vie difficiles subséquentes, plusieurs Togolais prirent le chemin du Ghana pour y chercher fortune et goûter l'indépendance obtenue par ce pays depuis 1957 sous la houlette de son leader Kwame N'krumah.

Il est donc un fait que de 1958 à 1966, la libre circulation des Togolais à l'intérieur du territoire était, à bien des égards, handicapée par le mauvais état des voies de communication. Ces dernières, faute de moyens financiers, étaient presque laissées pour compte. Les tarifs de transport n'étaient pas *a priori* élevés. Cependant, la dégradation du niveau de vie de la

¹ Idem, p. 9.

² *Le Flambeau de la Vérité*, n° 1 de juin 1957, pp.1-2.

population inhérente au problème récurrent du chômage a fait que plusieurs préféraient s'adonner à la locomotion naturelle pour se rendre de tel endroit à tel autre, faute d'argent. Même ceux qui se déplaçaient à l'aide des moyens modernes de transport préféraient l'automobile à la locomotive pour des raisons de tarifs préférentiels. En conséquence, rien n'alla de mieux pour le service des chemins de fer.

La circulation des biens présentait, à quelques différences près, la même image.

2. Comment se caractérisait la circulation des biens ?

L'importation et l'exportation, bref la circulation des biens au Togo pendant les premières années de l'indépendance s'est déroulée dans un cadre réglementé par un ensemble de décrets qu'il n'est pas inutile de passer en revue¹.

2.1. Quelques décrets relatifs à la circulation des biens vers la fin des années 1950

À la fin des années cinquante, existait au Togo un régime fiscal déterminé par des lois votées par la chambre des députés du Togo. Par ces lois, furent institués des impôts indirects. Parallèlement, il existait des taxes indirectes intérieures dont l'assiette relève de la compétence du service des contributions directes et dont le contentieux est de la compétence du Tribunal de première instance de Lomé. Parmi ces taxes, certaines sont déterminantes pour la circulation des biens et des personnes. Il y avait entre autres :

- La Taxe sur les véhicules de transport : C'est la loi du 11 février 1958² qui l'institua. Selon cette loi, le montant trimestriel de 9 000 F CFA pour un autobus de plus de 20 places, de 6 000 F CFA pour les autobus de moins de 20 places, de 5 500 F CFA par camion de charge utile égale ou inférieure à 2,5 tonnes devait être acquitté par les transporteurs effectuant pour autrui, des transports de personnes ou de marchandises. Le paiement de cette taxe met les transporteurs à l'abri de l'impôt sur les bénéfices commerciaux, de la patente, de l'impôt sur les revenus et de la taxe sur les transactions. Cette réglementation fut déterminante pour la fixation des tarifs en vigueur pendant cette période.

- La taxe sur les véhicules automobiles privés : cette taxe trimestrielle de l'ordre de 1 500 F CFA pour un véhicule de plus de 15 HP de puissance fiscale, de 1000 F CFA pour les

¹ Ces décrets ont trait au régime fiscal en vigueur au Togo à la fin des années cinquante. Toutefois, il serait pour nous fastidieux de passer en revue toute la réglementation en vigueur. Nous voulons ici en énumérer quelques-unes seulement ayant trait ou pouvant influencer directement sur la circulation des biens pendant cette période.

² Cf. le Journal Officiel de la République Togolaise (JORT) du 1^{er} mars 1958.

véhicule dont la puissance HP est comprise entre 8 et 15 et de 500 F CFA pour ceux de puissance inférieure à 8 HP fut instituée par la loi du 14 janvier 1959¹.

- Par la même législation, fut instituée une taxe trimestrielle de l'ordre de 100 F CFA sur les bicyclettes.

- Taxe sur les transactions : Elle est perçue sur les ventes des produits fabriqués localement et les prestations de services. Les taux sont fixés comme suit : 4,749 % sur les prestations de service ; 7,437 % sur les produits fabriqués localement; 9,940 % sur les ventes en l'état de produit du cru (non exemptés)².

Parallèlement à ces taxes, furent institués ce qu'on appelle les droits de porte. En effet, c'est la loi n° 58-36 du 3 mars 1958³ qui a établi le tarif des droits fiscaux à l'entrée et à la sortie conformément à la nomenclature internationale dite de Bruxelles.

Selon cette loi, des produits à l'entrée ou à la sortie du territoire sont soumis au paiement de droits. Ceux-ci sont appliqués entre autres à la plupart des marchandises importées par voie terrestre. Les taux varient de 40 % (pour les parfums) à 5 %. Il est à préciser que de nombreux produits en étaient exemptés⁴. La même source précise que les marchandises importées et exportées étaient passibles d'une taxe de statistique de 10 F CFA la tonne et d'une taxe forfaitaire représentative de la taxe sur les transactions (TFRTT). Les taux de la TFRTT sont ainsi fixés : 5, 50 % TTC, soit 5,82 % TNC sur les exportations; 12,5 % TTC, soit 14,285% TNC majorée de 7 centimes additionnels au profit de la caisse de compensation des prestations familiales, soit un taux de 15,285 % sur la valeur plus droits d'entrée sur les importations⁵.

Parallèlement, les exportations de la plupart des produits du cru étaient soumises au paiement de taxes dites de conditionnement et de recherche.

Certaines marchandises étaient exemptées de la TFRTT, entre autres, les phosphates, les matériels d'équipement, etc.

Par ailleurs, il existait (dans le cadre des impôts directs) des patentes et licences. Fixées selon les tarifs, celles-ci sont prélevées sur toutes les activités commerciales et libérales. Le montant varie selon la profession, l'importance des locaux ou du chiffre d'affaires, et pour les industries selon les moyens mis en œuvre. Les licences sont réservées pour les ventes de boissons alcooliques⁶.

¹ Cf. JORT du 16 février 1959.

² BCEAO, *Togo, faits et chiffres*, op. cit., p. 175.

³ Cf. JORT du 5 mars 1958.

⁴ BCEAO, *Togo, faits et chiffres*, op. cit., p. 177.

⁵ Ibidem.

⁶ Idem, p. 175.

Comme on peut le constater, ces différentes taxes contribuaient à augmenter l'assiette budgétaire de la jeune république en mal de moyens économiques pour asseoir sa souveraineté. Toutefois, elles constituent autant de charges pour les contribuables, ayant sans doute affecté la libre circulation des personnes et surtout des biens.

2.2. Le commerce et l'état de la circulation des biens

L'import-export et le mécanisme de distribution des biens à l'intérieur du territoire peuvent rendre compte de l'état de la circulation des biens pendant la période concernée.

2.2.1. Améliorer le niveau de vie des populations par une politique d'importation assez souple

Dès 1958, on l'a vu, la situation socioéconomique du Togo s'est détériorée. Cette situation eut pour corollaire la hausse du coût de la vie à Lomé et même à l'intérieur du territoire. Face à cette situation, le gouvernement prit des mesures pour faire baisser le coût de la vie afin d'obtenir l'amélioration du niveau de vie de la population. À ce sujet, Sylvanus Olympio, dans une allocution présidentielle du 28 juillet 1961 s'explique :

« Le gouvernement s'est donné parmi ses tout premiers objectifs de maintenir le coût de la vie au Togo à un niveau compatible avec les revenus des habitants et d'éviter, par tous les moyens, le déclenchement d'une poursuite sans fin des salaires et des prix aussi vaine que néfaste à l'économie nationale.

Un des moyens pour parvenir à ce but consiste à permettre l'approvisionnement du pays en bien d'importation aux meilleures conditions offertes sur les marchés mondiaux. On sait en effet que le Togo, ne disposant de la totalité des articles manufacturés, alimentaires, textiles, métallurgiques, électriques ou autres dont il a besoin, il est aisé de comprendre que le coût auquel sont réalisées ces importations influe directement sur le niveau du coût de la vie au Togo.

Jusqu'à ces derniers temps la nature, l'origine et le volume des importations que le Togo désirait effectuer étaient soumis à des conditions arrêtées par les Autorités qui administrent l'ensemble de la zone franc. Ces conditions limitaient forcément nos facilités d'approvisionnement et c'est ainsi que, pour certaines marchandises, nos commerçants détaillants étaient contraints ou bien trouvaient avantage à se fournir chez nos voisins plutôt

qu'auprès de nos propres importateurs ; les consommateurs comme l'État pâtissaient également de ce système aussi onéreux qu'antiéconomique.

Au mois de novembre dernier, nous avons exposé cette situation aux Autorités françaises, leur avons montré ses inconvénients et leur avons fait part de notre point de vue sur la nécessité d'accélérer le processus de libération de nos échanges avec l'étranger, c'est-à-dire avec les pays n'appartenant pas à la zone franc.

Un nouveau régime de délivrance des licences d'importation a été aussitôt mis en vigueur pour démarrer le premier janvier 1961. Le Ministre des Finances et des Affaires économiques en avait dès le mois de décembre informé les importateurs et leur avait demandé de prendre d'ores et déjà toutes leurs dispositions pour que la reconversion des courants commerciaux que ferait naître le nouveau régime s'effectuât sans heurt, pour que les ruptures de stocks fussent évitées et pour que rapidement les commerçants-détaillants puissent s'approvisionner localement aussi aisément et à meilleur compte qu'autrefois chez nos voisins »¹.

Comme on peut le constater, pendant cette période, les pouvoirs publics considéraient que lorsque le commerce extérieur, notamment les importations se déroulent dans de bonnes conditions, alors le coût de la vie sera bas, permettant ainsi aux populations de mieux vivre. Dans cette logique, il fut conçu et mis sur pied la Société togolaise d'export-import (SOTEXIM). Société mixte autonome, elle était destinée à faciliter l'achat, la distribution et la vente de produits d'importation, de même que l'écoulement des productions nationales (Tété-Adjalo, 2002 : 68).

La situation des produits importés entre 1960 et 1963 se présente comme suit dans le tableau ci-après.

¹ Théophile Mally, *Recueil des discours prononcés par le Président Sylvanus Olympio au cours de l'année 1961*, Lomé, le 2 janvier 1962, p. 27.

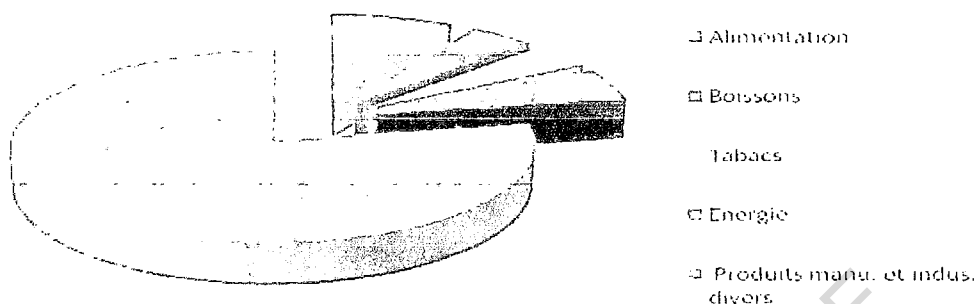
Tableau n° 33 : Structure du commerce extérieur au Togo à l'importation suivant les grands groupes d'utilisation des produits

Produits	1960		1961		1962		1963	
	Valeurs en Millions de F CFA	%	Valeurs en millions de F CFA	%	Valeurs en millions de F CFA	%	Valeurs en millions de F CFA	%
Alimentation	532	8,3	709	10,9	1 081	16,1	1 032	14,4
Boissons	288	4,5	362	5,6	388	5,8	389	5,4
Tabacs	266	4,1	316	4,9	507	7,5	460	6,4
Énergie	351	5,4	483	7,5	418	6,2	433	6
Produits manu. et indus. divers	5 015	77,5	4 606	71,1	4 330	64,4	4 853	67,8
dont biens d'équipement	2 804	43,4	2 164	33,4	1 506	22,4	2 572	35,9
Total général	6 452	100	6 476	100	6 724	100	7 167	100

Source : Service de la statistique générale, *Inventaire économique du Togo 1962-1963*, 1964, p. 123.

Pour mieux analyser les données de ce tableau il est plus indiqué de procéder à une représentation graphique.

Graphique n° 18 : Part moyenne des grands groupes de produits dans l'importation (1960-1963)



La représentation graphique ci-dessus nous indique que sur les quatre ans (1960-1963) les produits les plus importés par ordre d'importance étaient les suivants : les produits manufacturiers, industriels et divers dont les produits d'équipement (71 % en moyenne), les produits d'alimentation (12 %), l'énergie et les tabacs (6 % chacun), les boissons (5 %). La primauté des produits d'équipement (plus de 30 % sur les 71 %) ne surprend guère. En effet, on a vu qu'au lendemain de l'indépendance, les efforts des pouvoirs publics étaient concentrés sur la mise en place des infrastructures immobilières modernes, indispensables à la bonne marche de l'administration. Aussi, était-il à l'ordre du jour la question de l'industrialisation, notamment la mise en place de l'infrastructure des usines d'exploitation des phosphates. La satisfaction de ces besoins nécessite la commande de matériaux d'équipement qui se taillent ainsi la part du lion dans les importations de l'époque. Ils sont suivis par les produits destinés à l'alimentation des populations.

L'analyse du FMI se veut plus détaillée sur l'état des importations pendant cette période. En effet, dans une étude effectuée en 1970 il passe en revue les statistiques afférentes aux importations qui, selon elle, ont augmenté après 1963. Cette situation :

« S'explique essentiellement par l'accroissement des investissements et l'augmentation des recettes d'exportation à partir de cette année-là [1963]... »

La part relative du montant total des importations que représentent les produits alimentaires, les boissons et le tabac a oscillé aux alentours de 20 pour cent. L'accroissement rapide des importations de biens d'équipement, qui s'est poursuivi jusqu'à la fin de 1965, a traduit la progression des investissements jusqu'à cette année-là ; par la suite, ces importations ont toutefois diminué, tombant à environ 20 pour cent du total des importations. Au cours de la même période, la part relative que représentaient les matières premières et les produits intermédiaires dans l'ensemble des importations est passée de 14 à 18 pour cent ; celle que représentaient les biens de consommation a manifesté, elle aussi, une tendance générale à la hausse. Les besoins en énergie ont été plus ou moins constants en montants absolus et ont représenté par conséquent un pourcentage légèrement décroissant du total »¹.

Cette analyse nous donne une idée sur la situation des importations après 1963, ce que le document précédent a occulté.

Ces différents produits provenaient d'horizons divers. Dans la zone Franc, on avait comme fournisseurs, la France, l'Algérie, le Sénégal, le Bénin, le Cambodge, le Maroc, la Côte d'Ivoire, le Niger, le Cameroun, le Gabon, la Tunisie, le Congo Brazzaville, le Madagascar, la Haute-Volta ; dans la zone Sterling, on avait le Ghana, le Royaume-Uni, l'Inde, le Hong-Kong, l'Union Sud africaine, l'Irlande, l'Irak, la Rhodésie-Nyassaland, le Nigeria, le Pakistan ; dans la zone Dollar, on a les Antilles néerlandaises, les USA, le Venezuela, le Canada. D'autres pays émanant d'autres zones monétaires fournissaient également des biens au Togo. Il s'agit entre autres, de la République fédérale d'Allemagne, de la Suisse, des Pays-Bas, de l'Italie, de la Suède, de l'Espagne, du Viêt-Nam, du Portugal, du Japon, de la Norvège, du Danemark, de la Pologne, de la Bulgarie, de l'URSS, de la Yougoslavie, de l'Argentine, de l'Israël, de la Finlande, de la Hongrie, de la République populaire de la Chine, de l'Autriche, de la Tchécoslovaquie...².

Par ailleurs le Togo importait d'autres types de produits notamment les bicyclettes et les motocyclettes, ainsi que des cotonnades du Ghana voisin. Pour s'en convaincre, intéressons-nous à cette déclaration de Sylvanus Olympio en 1961 qui mettait en lumière les efforts du gouvernement pour que la propension des Togolais à acheter les produits auprès du Ghana grâce à sa politique de réexportation diminue. Il déclare :

¹ FMI, *Études générales sur les économies africaines*, Tome 3, Dahomey, Côte d'Ivoire, Mauritanie, Niger, Sénégal, Togo et Haute-Volta, 1970, pp. 688-689.

² Service de la statistique générale, *Inventaire économique du Togo 1962-1963*, 1964, pp. 125-126.

« [...] Tout ce qui était fourni par le Ghana l'est maintenant directement par les pays d'origine : c'est ainsi que si l'on considère les importations des principaux articles dont le Ghana fournissait une part importante, on constate que leur valeur a dans l'ensemble d'un semestre à l'autre peu varié (1 036 millions de frs en 1961 contre 1 111 millions en 1960), mais alors qu'en 1960 les importations de ces articles en provenance du Ghana atteignaient 336 millions, elles ne s'élèvent plus pour les six premiers mois de 1961 qu'à 30 millions à peine.

Veut-on des exemples plus précis ?

Durant toute l'année 1960 le Togo a importé 5 027 bicyclettes et motocyclettes dont 814 provenaient du Ghana, durant le premier semestre 1961, ce dernier pays ne nous a fourni que 92 cycles et motocycles sur un total de 3 076 qui marque lui-même une nette progression des importations de ces engins.

Alors que l'an dernier à pareille époque nos importations de cotonnades étaient constituées pour 66 % par des réexportations du Ghana, ces dernières ne représentent plus, au terme des six premiers mois de l'année 1961 que 4 % de l'ensemble de nos importations de ces engins »¹.

Ces produits importés qui arrivent pour la plupart par le wharf de Lomé atteignent les populations de l'intérieur grâce aux moyens de transport modernes, notamment l'automobile et le train. Très souvent, la majorité des échanges à l'intérieur du pays s'effectue par l'intermédiaire des marchands ambulants qui vont de marché en marché. En 1962-63, il fut procédé à un recensement des villages où se tiennent de tels marchés. Ainsi, dans la région Maritime, 82 villages-marchés ont été recensés ; dans la région des Plateaux, ils sont au nombre de 125 ; la région centrale en hébergeait davantage : 142 ; mais la région des savanes n'en disposait que de 42². Dans ces villages, le marché s'anime, soit une fois par semaine, soit deux fois, soit tous les jours.

L'importance de ces marchés est variable avec la richesse de la région qu'ils drainent, les moyens de communication qui y donnent accès et les saisons qui prévalent dans ces localités. S'il est aisé de recenser les différents marchés par région au Togo, il est par contre difficile de dire avec précision quels produits empruntent quels itinéraires pour arriver sur les

¹ Théophile Mally, *Recueil des discours prononcés par le Président Sylvanus Olympio au cours de l'année 1961*, Lomé, le 2 janvier 1962, p. 28.

² Service de la statistique générale, *Inventaire économique du Togo 1962-1963*, 1964, p. 127.

différents marchés de l'intérieur. D'ailleurs l'étude de 1962-1963 citée en référence, après avoir regretté l'absence de pareilles informations au Togo recommande :

« Il serait souhaitable qu'une enquête routière soit entreprise dans le pays car elle permettrait de préciser les grandes voies de communication, la nature et la quantité des marchandises qui les empruntent dans les deux sens, la densité du trafic routier, autant d'éléments qui peuvent donner une appréciation chiffrée sur les échanges qui s'effectuent à l'intérieur du pays de région à région »¹.

Entre juillet 1959 et l'année 1963, le service de la statistique générale a organisé un relevé systématique des prix de vente des produits de grande consommation, produits locaux et produits d'importation aussi bien dans la capitale que dans les différents marchés urbains de l'intérieur et ruraux. Les résultats de ce relevé de prix sur les cinq années permettent de voir le coût de la vie au Togo pendant la période concernée. Il serait fastidieux de vouloir exposer ici les résultats de cette enquête. Nous ne donnerons ici que quelques exemples à titre indicatif pour illustrer notre argumentaire. Le lecteur intéressé par ce sujet peut se reporter aux annexes pour saisir la trame complète de la question. Ainsi, un paquet de 250 grammes de Pâtes alimentaire Famo coûtait 35 F CFA de 1959 à 1963. Le kilo de grain de maïs coûtait 14 F en 1959 et 1960, 33 F en 1961 et 21 F en 1962-1963. Le gari (1 kg) valait 26 F en 1959, 20 F en 1960, 22 F en 1961 et 1962, 20 F en 1963. Le kilogramme du haricot sec coûtait 34 F en 1959, 39 F en 1960, 57 F en 1961, 47 F en 1962, 50 F en 1963. 1 litre d'huile d'arachide coûtait 137 F en 1959, 133 en 1960, 135 F en 1961, 138 F en 1962, 139 F en 1963. La pièce de lit de deux places en bois coûtait 7 093 F CFA en 1959, 8 250 F l'année suivante, 8 200 F en 1961, 8 292 en 1962 et 8 153 en 1963².

Il est révélateur de constater que l'année 1961 est celle, à quelques différences près, de la cherté de la vie. Au cours de cette année, les prix des féculents farineux, des légumes et fruits frais, des œufs, des produits laitiers et des corps gras ont dépassé, à quelques différences près, ceux des autres produits des années précédentes et suivantes (voir annexes). La hausse du coût de la vie en 1961 s'explique par les contraintes budgétaires de la jeune république ayant conduit les pouvoirs publics à plus d'austérité financière. Au cours de cette année, on l'a vu, le gouvernement a diversifié les accords de partenariat de sorte que les importations se fassent dans des conditions optimales sans que les tarifs douaniers ne constituent pour les importateurs un handicap. Ces mesures ne sont pas restées stériles. Dès 1962 et surtout à partir de 1963, le

¹ Ibidem.

² Idem, pp.149-150.

coût de la vie a relativement baissé, comme on peut le constater sur les tableaux cités en référence et annexés à cette thèse. Aussi, la diversification des points de vente du carburant à l'échelle du territoire, permettant aux conducteurs d'automobile de se ravitailler à loisir en 1962 pour mieux desservir les marchés ruraux y a également concouru. Se référer également aux annexes pour avoir une idée de la localisation des points de vente ou d'utilisation du carburant au Togo pendant la période concernée.

L'importation n'était pas la seule à alimenter le commerce extérieur. L'exportation, quand bien même sans commune mesure avec l'importation était omniprésente.

2.2.2. Une exportation en baisse rendant déficitaire la balance commerciale

Lorsqu'aux élections d'avril 1958 les nationalistes furent portés aux affaires, leur leader Sylvanus Olympio, dans ses discours officiels n'a de cesse insisté sur la nécessité de développer le secteur agricole à même de conduire à l'indépendance économique du territoire. En réalité, sa conception de l'agriculture semble s'opposer à celle de la période coloniale. Selon lui, il était nécessaire de rompre avec la politique agricole coloniale qui a fait du Togo un pays dont l'agriculture est quasiment extravertie, caractérisée par la prépondérance des cultures de rente. C'est dans cette logique et au regard du contexte socioéconomique très difficile caractérisé par la hausse du taux de chômage que le chef du gouvernement d'alors a lancé les brigades de travailleurs. C'est ainsi que les chantiers écoles de Tsévié (1959), de Tokpli (en 1960) et plus tard de Sotouboua (en mars 1961) furent créés. L'effectif total des trois brigades au départ a atteint les 415 personnes¹. L'initiative avait pour objectifs « *d'orienter la jeunesse d'un pays à vocation agricole mais très insuffisamment mis en valeur, par l'application d'un emploi du temps spécialement étudié – réunir ensemble des individus de tous milieux pour leur faire acquérir l'amour du travail en commun [...]* »².

Par ailleurs, les Sociétés de prévoyance et d'action rurale (SPAR) furent mises sur pied. Considérées comme une sorte de coopératives de production, de commercialisation et de consommation, les SPAR se devaient de se préoccuper de réalisations dans la logique du *self-help*. Elles dépendaient d'un département du ministère de l'agriculture, de l'élevage et des eaux et forêts, département dirigé, en 1962 par Patrice Amédégato et Pierre Létou (Tété-Adjalo, 2002 : 67-68).

¹ Théophile Mally, *Recueil des discours prononcés par le Président Sylvanus Olympio au cours de l'année 1961*, Lomé, le 2 janvier 1962, pp. 23.

² Ibidem.

Au même moment, la mécanisation de l'agriculture fut également lancée. Tout était donc mis en place pour redynamiser le secteur agricole et le « décoloniser ». Mais cet objectif a-t-il pu être atteint ? Nous le saurons plus loin.

Des terres cultivables jadis sous-exploitées furent mises à contribution. Ainsi, s'agissant des cultures vivrières, de 85 000 ha emblavés au cours de la campagne agricole 1960/1961 pour le manioc, on passa à 134 000 ha au cours de la campagne 1965/1966. Pour l'igname, on passa de 83 000 ha à 124 000 ha. S'agissant du maïs, la surface cultivable passa de 154 000 ha à 192 000 pendant la même période. On peut multiplier les exemples pour les cultures vivrières. Les produits d'exportation ont également vu leurs surfaces cultivables s'étendre. En effet, de 17 000 ha en 1960/1961, la superficie accordée au café passa à 36 000 ha en 1965/1966. Le cacao était moins cultivé : 12 000 ha en 1960/1961 et 16 000 ha en 1965/1966. La situation du coton était meilleure : 53 000 ha en 1960/1961 à 62 000 en 1965/1966¹ Bien sûr, l'évolution n'a pas été rectiligne d'une année à une autre. Cependant, il faut reconnaître qu'en moyenne, les surfaces cultivées dans le cadre de tel ou tel produit ont une tendance généralement haussière.

Les initiatives ci-dessus énumérées et le redoublement d'efforts pour une plus grande exploitation de la terre ont relativement porté leurs fruits. En effet, à en croire les documents officiels de l'époque, la production des cultures vivrières a atteint les résultats escomptés. En effet, la production des principales cultures vivrières, à savoir manioc, riz, maïs, haricots, mil et sorgho a connu une augmentation. Au même moment, celle du voandzou et de l'igname est demeurée stable ou a fléchi par moment. S'agissant des cultures d'exportation, on peut signaler que la production du café, cacao, noix de palme, arachides et coton s'est accrue. Par contre, pour ce qui est du ricin, d'amendes de karité et du kapok, leur production a fléchi ou au mieux, est restée stationnaire, comme l'indique le tableau ci-après.

¹ FMI, *Études générales sur les économies africaines*, Tome 3, Dahomey, Côte d'Ivoire, Mauritanie, Niger, Sénégal, Togo et Haute-Volta, 1970, p. 628.

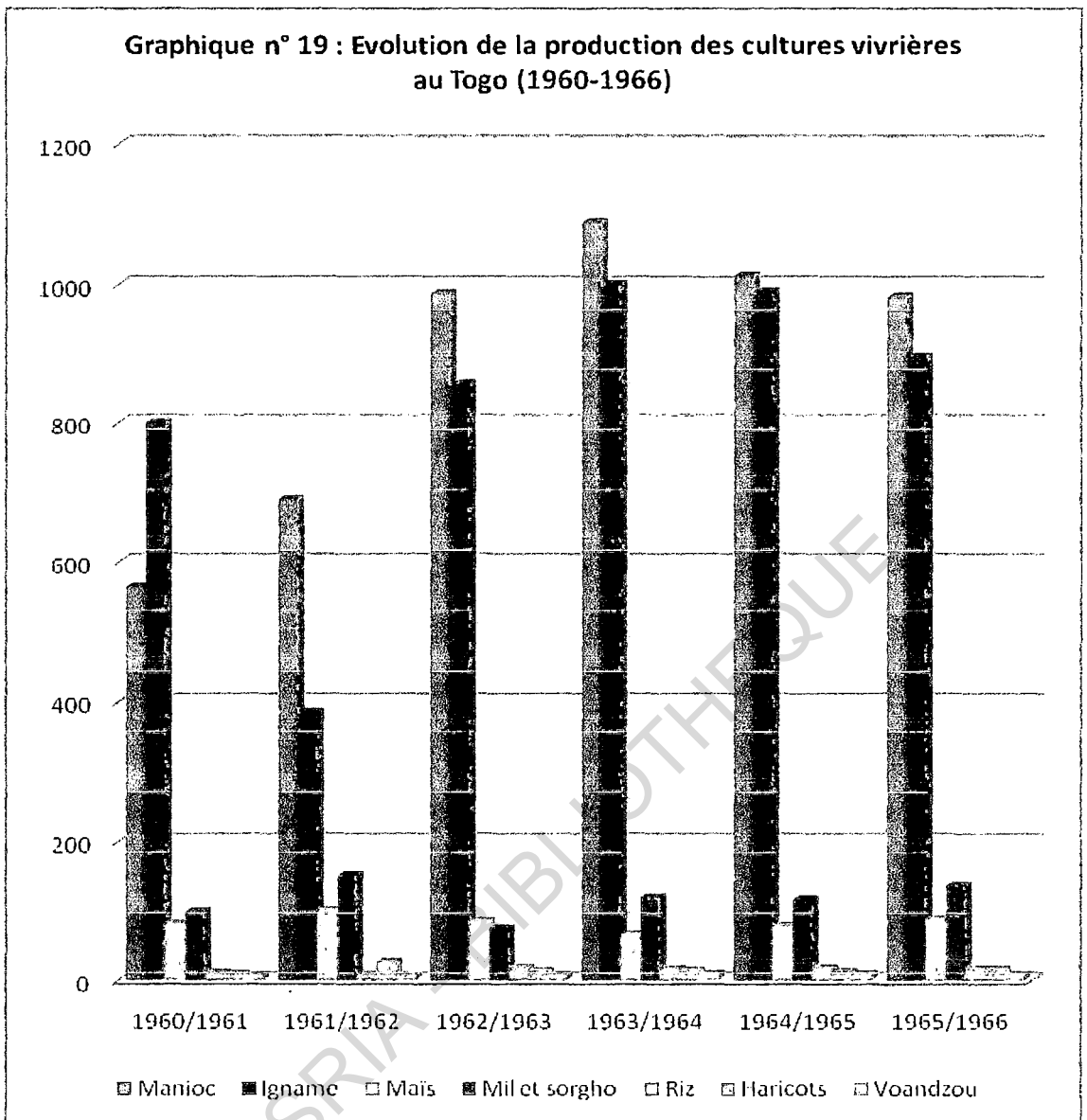
Tableau n° 34 : Évolution de la production des principales cultures (vivrières et marchandes au Togo) entre 1960 et 1966

	Campagnes agricoles					
	1960/1961	1961/1962	1962/1963	1963/1964	1964/1965	1965/1966
Cultures vivrières (Volumes en milliers de tonnes)						
Manioc	564	690	987	1 088	1 012	982
Ignames	800	385	857	1 001	989	895
Maïs	81	101	84	66	78	87
Mil et sorgho	99	151	74	119	116	136
Riz	11	8	18	16	17	16
Haricots	9	26	13	14	12	16
Voandzou	7	5	7	9	9	8
Cultures marchandes (Volumes en milliers de tonnes)						
Café	7	14	9	11	9	12
Cacao	---	---	---	---	15	12
Noix de palme	13	10	10	10	17	14
Coprah	3	4	3	3	3	3
Coton graine	9	8	8	6	8	8
Arachides	12	20	22	17	18	20

Source : FMI, *Études générales sur les économies africaines*, Tome 3, Dahomey, Côte d'Ivoire, Mauritanie, Niger, Sénégal, Togo et Haute-Volta, 1970, pp. 628-629.

À partir des données ci-dessus, on peut avoir les graphiques suivants :

Graphique n° 19 : Evolution de la production des cultures vivrières au Togo (1960-1966)

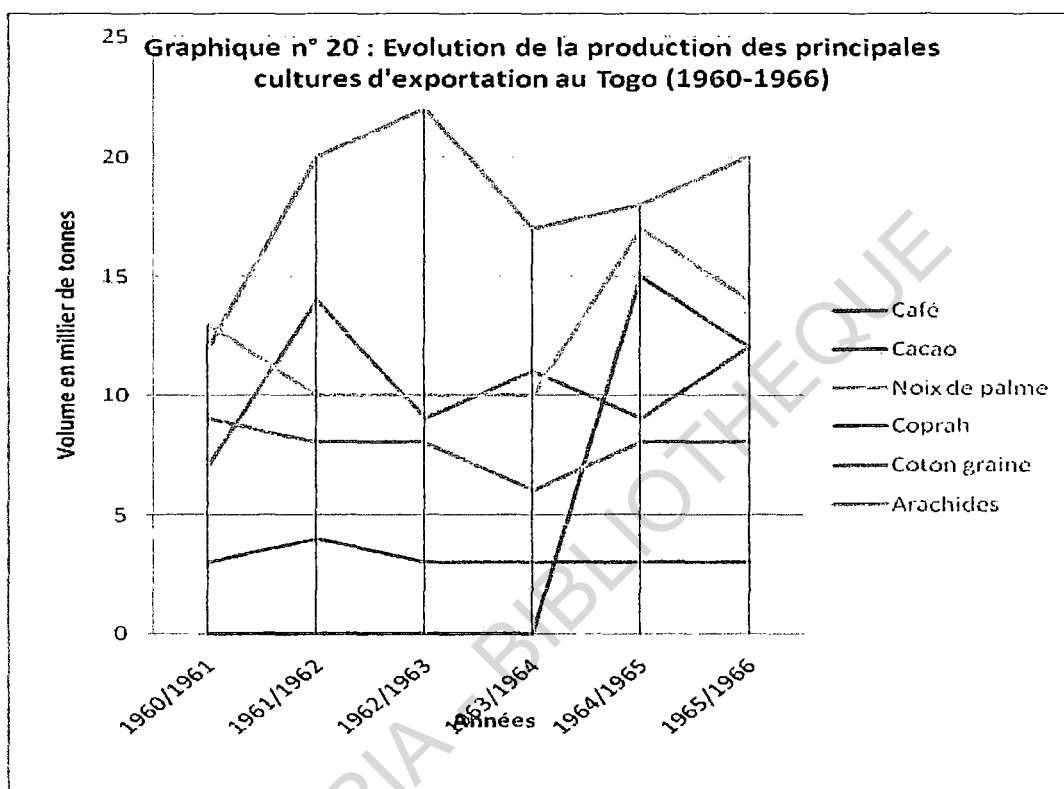


Comme on peut le constater, c'est la culture du manioc qui s'affiche comme principale. Cette place de choix qu'occupe ce produit est due à l'utilisation des variétés à plus haut rendement avec l'aide d'un organisme français, le Bureau pour le développement de la production agricole (BDPA). Le voandzou, le haricot et le riz sont les produits dont la culture semble n'avoir pas connu une nette croissance. Il faut signaler que vu le niveau de consommation du riz au Togo, comparativement au tonnage produit, certaines années, la production est restée si faible qu'il a fallu en importer en grande quantité.

De façon générale, la production des cultures vivrières suffit, à en croire les pouvoirs publics, à subvenir aux besoins de la consommation intérieure et permet de dégager un

excédent de maïs, de manioc, d'igname, etc., qui est exporté surtout vers les pays voisins, notamment le Dahomey, le Ghana, la Haute-Volta¹.

S'agissant des cultures d'exportation, les tendances sont comme on l'observe sur le graphique ci-dessous.



L'allure des courbes montre que les arachides viennent en tête de liste dans la gamme des produits d'exportation. Elles sont suivies par les noix de palme, le café, le coton graine, le coprah et le cacao. En réalité, le cacao ne vient pas en dernière position. Le présent classement est dû au fait que les données relatives à la production cacaoyère n'ont pas été disponibles.

La commercialisation de ces produits a été confiée, depuis 1964 (année de sa création) à l'Office des produits agricoles du Togo (OPAT), organisme public doté de la mission de regrouper les différentes caisses de stabilisation des produits de base qui existaient auparavant. En 1964/1965, l'OPAT, après avoir déduit les différentes dépenses des recettes, n'a réalisé sur ses opérations de commercialisation qu'un modeste bénéfice de 11,33 F CFA par kilo, soit un bénéfice brut global de 72 millions de F CFA, le volume des exportations s'étant chiffré cette

¹ FMI, *Études générales sur les économies africaines*, Tome 3, Dahomey, Côte d'Ivoire, Mauritanie, Niger, Sénégal, Togo et Haute-Volta, 1970, pp. 627.

année-là à 11 000 tonnes. L'année ayant suivi sa création, précisément au cours de la campagne agricole 1965/1966, les bénéfices par kilo engrangés par l'OPAT triplèrent quasiment, le montant global de ses bénéfices étant passé de 72 millions à 483 millions de F CFA. Cette « bonne saison » pour l'OPAT s'explique par la hausse des cours mondiaux. Habituellement, les noix de palme procurent aussi de bons bénéfices à l'OPAT, mais il a enregistré des pertes sur pratiquement toutes les autres cultures pendant cette période¹.

Dans sa procédure de commercialisation des produits, l'OPAT opère par l'intermédiaire des négociants privés qui, directement ou indirectement, s'occupent des récoltes à partir du moment où ils les achètent aux producteurs jusqu'à ce qu'ils les aient livrés à l'organisme public créé à cette fin. Celui-ci verse aux négociants, un pourcentage calculé d'après un barème établi tous les ans par l'État pour chaque produit. C'est également en fonction de ce barème qu'est déterminé le prix aux producteurs, les frais de manutention et les taxes à l'exportation que l'office doit payer pour chaque produit. Les ventes à l'exportation sont effectuées à Paris et à Londres par des entreprises locales exerçant pour le compte de l'OPAT.

De façon générale, à partir de quelques exemples, on peut se faire l'idée de la part de certains produits dans les exportations du Togo. En effet, de 1960 à 1963 (pendant 4 campagnes agricoles) la valeur en pourcentage du cacao par rapport à l'ensemble des produits exportés est respectivement de 38,5 % ; 27,9 % ; 27,9 % ; 26,1 %. Celle du café est de 17,7 % ; 27 % ; 33,7 % ; 17,8 %. Les palmistes et huile évoluent comme suit : 14,4 % ; 7,7 % ; 7,1 % ; 8,9 %. Pour le manioc : elle de 6,7 % ; 6,2 % ; 2,8 % ; 3,7 %. La part du coprah est de : 4,7 % ; 3,9 % ; 1,6 % ; 2,6 %. La situation du coton se présente comme suit : 11,4 % ; 7,6 % ; 6,4 % ; 8,6 %. Pour les arachides, on a 1,9 % ; 3,5 % ; 1,8 % ; 2,6 %, etc.².

Une des principales caractéristiques des données ci-dessus est qu'elles brillent par leurs fluctuations. Il convient également de remarquer que les données des années 1962 et 1963 sont globalement faibles par rapport à celles de 1960 et relativement de 1963. Il va sans dire que les exportations ont été en général très faibles. En effet, mis en rapport avec les données relatives à l'importation, celles ayant trait à l'exportation sont pour la plupart des temps inférieures. En conséquence, la balance commerciale du Togo a été généralement déficitaire, à partir de 1960. Quelques exemples pour s'en convaincre : en 1960, la balance commerciale était déficitaire en valeur de 2,863 millions ; l'année suivante, elle passa à -1,861 million ; en 1962, elle était de

¹ FMI, *Études générales sur les économies africaines*, Tome 3, Dahomey, Côte d'Ivoire, Mauritanie, Niger, Sénégal, Togo et Haute-Volta, 1970, pp. 637.

² Service de la statistique générale, *Inventaire économique du Togo 1962-1963*, 1964, p. 122.

l'ordre de -2,485 millions, pour passer l'année suivante à -2,658 millions de F CFA¹. Les partenaires auxquels le Togo fournit ses produits sont, à quelques exceptions près, ses fournisseurs que nous avons énuméré dans le paragraphe afférent aux importations.

Le commerce extérieur du Togo est somme toute dominé par les importations. Malgré les efforts des pouvoirs publics dans le domaine agricole, la production, quand bien même relativement satisfaisante à bien des égards, n'a pas pu dégager assez d'excédent pour alimenter les exportations. À cause des difficultés financières de l'époque, les quelques excédents de production dégagés, notamment en matière de cultures vivrières étaient souvent exportés par des réseaux informels vers les pays voisins. Dans ces conditions, les statistiques officielles ne pouvaient que constater les faits.

Au terme de ce chapitre, il est révélateur de constater que la période allant de 1958 à 1966 fut, à n'en pas douter, une des plus dures pour la jeune république togolaise. Difficultés financières, malaise social caractérisé par un fort taux de chômage, d'exode rural et de migrations vers les pays voisins caractérisent cette période. Face à ce contexte socioéconomique critique, le gouvernement Olympio adopta une austérité budgétaire qui, selon les sources officielles, a fait partie des causes de son assassinat. Le gouvernement suivant n'en fit pas mieux. L'un ou l'autre des deux gouvernements a eu recours aux financements extérieurs à travers la diversification des partenariats pour faire face aux réalisations qu'exigeait le statut de souveraineté pour lequel le pays a opté aux élections du 27 avril 1958.

Malgré les financements extérieurs, aucune attention particulière n'a été portée sur les infrastructures terrestres de transport. Les réalisations dans ce domaine ont été somme toute très sommaires, quand bien même on s'accorda à dire dans les discours officiels que sans ces infrastructures, le développement économique tant souhaité sera toujours un vœu pieux. Quasiment abandonnées et utilisées à usure, les voies de communication assuraient très difficilement la circulation des personnes et des biens. La capacité de transbordement du chemin de fer s'était fortement amenuisée (voir annexe pour s'en convaincre) ; le mauvais état des routes a fait que les tarifs de transport ont par moment augmenté. La hausse du coût de la vie n'était pas de nature à encourager les déplacements à l'intérieur par les moyens de transport modernes relativement désorganisés surtout à l'intérieur du pays. Beaucoup recoururent à la marche à pied et au portage. C'est pour pallier ces difficultés que furent projetés les plans quinquennaux.

¹ Service de la statistique générale, *Inventaire économique du Togo 1962-1963, 1964*, pp. 117.

En définitive, dans la deuxième partie de ce travail, l'analyse a consisté à montrer, dans un premier temps, le rôle des financements du FIDES dans la "modernisation" des voies de communication et l'état de la mobilité subséquente au Togo sous tutelle de la France. Ensuite, elle a présenté l'état de la mobilité pendant les premières années de l'accession du Togo à la souveraineté internationale.

Au premier niveau, bien que les différents programmes du FIDES aient accordé une priorité relative au secteur des transports, les réalisations n'ont pas pu combler les attentes des populations. Ainsi, dans bien des régions, le réseau des voies de communication, notamment les routes, étaient très souvent sujettes aux aléas des saisons des pluies au cours desquelles la communication se trouvait rompue entre plusieurs localités. Toutefois, si le réseau des voies terrestres dans son ensemble se portait mal, le réseau routier, ayant bénéficié de plus d'attention de l'administration, a renforcé son primat sur le réseau ferré. Dans ces conditions, jusqu'en 1958, la circulation des personnes et des biens, bien que relativement mieux organisée par rapport à la période mandataire, était handicapée par des données d'ordre structurel. La situation ne s'améliora pas entre 1958 et 1966 pour deux raisons fondamentales. La première raison, la principale d'ailleurs, est que la situation budgétaire du territoire était, pendant cette période, très critique malgré la multiplication de la coopération financière avec la communauté internationale. La seconde raison réside dans le fait que face à l'amenuisement des ressources financières et aux tensions sociopolitiques récurrentes, les pouvoirs publics choisirent leur priorité consistant à faire des réalisations qu'exige le nouveau statut du pays. Dans ces choix, le secteur des transports n'était que d'importance secondaire. Même les réalisations très peu financées par le FAC et le FED entre autres, ont vu l'adhésion massive des populations par le mécanisme du *self-help*. Ainsi, plongés dans un état de dysfonctionnement très prononcé, les transports terrestres n'ont donc pas pu assurer efficacement la circulation des biens et des personnes. Malgré les appels répétés des élus du peuple lancés aux pouvoirs publics afin qu'ils s'intéressent davantage à la restructuration des circuits commerciaux telle que suggérée par le rapport Tricart et Kolb en 1958, rien ne fut fait. Pour éviter le pire, plusieurs Togolais émigrèrent.

La conception d'un plan de développement économique et social en 1965 visait entre autres à revoir sérieusement la question des transports, de sorte qu'au bout de vingt ans de planification, la circulation des personnes et des biens via les réseaux des voies de communication terrestres soit mieux organisée à l'échelle du territoire. Cet objectif fut-il atteint ? Le chapitre suivant sera à même de répondre à cette interrogation.

TROISIÈME PARTIE :

**VOIES DE COMMUNICATION, MOBILITÉ ET INTÉGRATION NATIONALE AU TOGO:
DE PROFONDES MUTATIONS SOCIOÉCONOMIQUE ET POLITIQUE (1966-1980)**

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

La politique coloniale d'équipement au Togo connaît, à bien des égards, des limites, à la veille de l'indépendance. Dans le domaine des infrastructures de transport, le territoire se présentait comme suit : une région septentrionale relativement astructurée contre une région méridionale relativement structurée. Dès l'accession à l'indépendance, les dirigeants du Togo avaient compris que pour construire un État économiquement prospère, il faut progressivement parvenir à enrayer les disparités régionales héritées de la colonisation de sorte à créer une forte cohésion géographique ou territoriale, où chaque localité se sentirait partie intégrante de la nouvelle entité étatique. Il était donc indispensable, dans un premier temps, que le réseau des voies de communication légué par le colonisateur soit modernisé et qu'ensuite, de nouvelles liaisons soient rapidement construites. Au-delà de ces exigences économiques, s'imposaient de même, des réalités d'ordre socioculturel notamment, l'unité nationale, le brassage ethnique et culturel, bref la construction d'une nation. La raison d'être des voies de communication dépassait alors le cadre d'un simple prestige. En clair, un véritable aménagement du territoire tenant compte des réels besoins des populations s'imposait de toute urgence.

Néanmoins, les premières années de l'indépendance n'ont pas vu ce défi être relevé, le contexte sociopolitique de l'immédiat après indépendance ne s'y prêtant pas. En effet, le lendemain immédiat de l'indépendance était caractérisé par les tourmentes politiques allant de 1963 avec la mort du premier Président Sylvanus Olympio à 1967 avec la prise du pouvoir par l'armée. Tout ceci avait donné la priorité au politique aux dépens de l'économique. Pour parvenir à réaliser les impératifs précités, l'adoption d'un plan s'imposait. C'est ainsi qu'à partir de 1966 furent lancés les plans de développement économique et social dans le cadre desquels beaucoup de voies de communication furent tracées. Du coup, ces infrastructures mirent en contact des peuples dont l'accès était jadis très difficile d'une part et favorisèrent davantage la circulation, à l'intérieur du territoire national, des biens naguère écoulés vers d'autres lieux. Au regard de ces réalités, quel rôle l'amélioration des voies de communication dans le cadre des plans quinquennaux a-t-elle joué dans la structuration socioéconomique du Togo et dans le processus de construction nationale afférente à la mobilité des hommes de 1966 aux années 1980 ?

Nous répondrons à cette question cruciale en nous intéressant d'une part aux conséquences relatives à la politique de désenclavement initiée par les pouvoirs publics togolais au lendemain de l'indépendance ; d'autre part, nous tenterons de dégager l'impact de la mobilité sur la société togolaise depuis la période coloniale jusqu'aux années 1980, ce qu'il nous plaît d'appeler "mutations socioéconomiques et politiques".

CHAPITRE V :

PLANIFICATION, DÉSENCLAVEMENT ET MOBILITÉ : VERS LA GÉNÉRALISATION DES MOUVEMENTS MIGRATOIRES INTÉRIEURS AU TOGO (1966-1980)

L'indépendance imposa aux différentes ethnies vivant sur le territoire togolais, en plus du territoire commun, les mêmes autorités politico-administratives, les mêmes armoiries nationales, un même hymne national, une même monnaie, une même armée... L'État-nation en construction devient le creuset d'unité de toutes ces entités ethniques, malgré leurs diversités culturelles. Il appartient donc à l'État d'intégrer toutes les régions dans l'espace territorial qui est le sien. Pour relever ce défi, Il fallait nécessairement tracer des voies de communication pour désenclaver toutes les localités du territoire national. Dans cette perspective, la route dite nord-sud, baptisée « *route de l'unité nationale* » avait été construite. Unité entre les peuples d'une région septentrionale considérée comme lésée par la colonisation et une région méridionale dont les populations semblent avoir été "favorisées" par le colonisateur. Tout ceci se jouait dans le cadre de la planification, considérée par presque tous les pays africains au lendemain des indépendances comme voie royale d'accès à l'indépendance économique.

Il est donc évident que les infrastructures de communication ont beaucoup contribué à restructurer le territoire togolais des années soixante aux années quatre vingt. De cette réalité, découle la question suivante : en quoi peut-on dire que la politique togolaise d'aménagement du territoire initiée dans le cadre des plans de développement a accéléré, d'une façon ou d'une autre, le mouvement migratoire interne déjà enclenché pendant la période coloniale mais dans des proportions relativement faibles ?

Le présent chapitre vise à répondre à cette interrogation en présentant, dans un premier temps, le contexte des plans quinquennaux. Il sera ensuite question d'analyser les différents programmes d'infrastructures de transport terrestres initiés au Togo indépendant dans le cadre desdits plans de développement. Enfin, nous nous pencherons sur la question du phénomène migratoire intérieur et extérieur facilité par la politique de désenclavement initiée par les pouvoirs publics. À ce niveau, il s'agira d'étudier les différents bassins migratoires, la place des villes dans les cheminements migratoires ainsi que les constructions identitaires qui naissent dans les milieux d'accueil des migrants.

I. DE LA PLANIFICATION COMME MOYEN DE DÉVELOPPEMENT SOCIOÉCONOMIQUE AU LENDEMAIN DES INDÉPENDANCES EN AFRIQUE ET AU TOGO : ENCORE UN NOUVEAU DÉPART POUR LES TRANSPORTS

La planification, à en croire K. M. Agbobli (1978 : 17), « est une méthode de développement qui consiste à faire l'inventaire des ressources et des besoins d'un pays, à rechercher les voies et moyens susceptibles de favoriser l'adaptation des ressources aux besoins, de façon à ce que se réalise une allocation optimale des facteurs ». Considérée comme telle, la planification fut adoptée par le Togo, à l'instar de plusieurs pays africains, pour relever tant soit peu, les défis économiques qui lui étaient posés dès son accession à la souveraineté internationale.

1. Stratégie de la planification en Afrique et au Togo : contenu et limites

Définissant les caractéristiques fondamentales des économies africaines, M. Gardiner, alors secrétaire exécutif de la Commission économique des Nations unies pour l'Afrique, dans un discours prononcé à l'occasion de la deuxième session de la Conférence des planificateurs africains tenue à Addis-Abeba en décembre 1967, se référait aux indicatifs suivants :

« Faiblesse du revenu par habitant, forte mortalité et faible espérance de vie à la naissance ; niveau extrêmement bas de scolarisation, industrie quasi-inexistante, prédominance de l'agriculture dans l'économie nationale et par rapport à la population active ; absence totale, ou presque, de production agricole spécialisée ; assujettissement à un seul produit de base ou à quelques-uns, tant pour la consommation interne que pour les exportations ; dualité entre les secteurs moderne et traditionnel de l'économie ; prédominance d'étrangers –propriétaires ou directeurs- dans les entreprises : autant de caractéristiques qui sont les symptômes du sous-développement »¹.

Malgré les réserves que cette façon de présenter les économies africaines peut susciter, il est cependant admis que d'innombrables maux minaient l'économie des pays africains pendant la période concernée. C'est pour pallier ces difficultés que furent lancés des programmes de développement. Toutefois, il n'est pas normal de nier tout rapport entre les plans de la période postcoloniale et ceux financés par le FIDES au lendemain de la seconde

¹ Cité par Gaston Leduc, 'Planification et développement', in *Marchés tropicaux et méditerranéens*, 1970, op. cit., p.185-186.

guerre mondiale. Il va donc sans dire que l'idée d'une croissance par la planification en vue précisément de transformer les territoires intéressés en pays modernes est venue de la métropole à l'époque. Entre temps, le statut politique des territoires coloniaux a évolué. Mais « il est notable de constater que ce changement fondamental dans le statut politique n'a pas entraîné une modification essentielle dans les buts et techniques de la planification mise en place par l'ex-puissance métropolitaine »¹. Seulement avec l'indépendance, les objectifs et l'ordre de priorité des programmes dont la responsabilité incombait désormais directement et pleinement aux gouvernements des nouveaux États ont connu progressivement une transformation. Selon G. Leduc (op. cit.),

« Indépendamment des différences de système politique, ces plans ont été de plus en plus orientés vers le relèvement du niveau de vie par l'accroissement de la production agricole et industrielle, la formation accélérée du personnel qualifié à tous les niveaux, l'offre d'une gamme plus variée de compétences, l'africanisation des administrations et des principaux secteurs économiques, une intégration interne plus effective des économies nationales, la réduction des inégalités existant entre zones rurales et zones urbaines et les modifications de structure de caractère général ».

Pour atteindre ces objectifs, chaque pays adopta, eu égard à ses propres réalités, la stratégie lui paraissant la mieux adaptée.

Au Togo, l'urgence des solutions à apporter à certains problèmes en l'occurrence le malaise politique, l'explosion démographique, l'état sanitaire défectueux, le degré élevé d'analphabétisme au sein des masses rurales, poussa à l'idée d'adopter une stratégie du décennal. Il s'agit, à court terme, de plans quinquennaux et, à moyen terme, des objectifs fixés à vingt ans au bout desquels le Togo devrait obligatoirement amorcer son décollage économique.

En effet, l'élaboration du premier plan quinquennal (1966-1970) a débuté en juin 1964 et a pris fin en avril 1965. Les travaux se sont déroulés sous le contrôle de la direction du plan et avec la participation d'une équipe d'économistes financée par la Communauté économique européenne (CEE). Le 17 juillet 1965, l'Assemblée nationale togolaise approuva le projet. Ce dernier ne démarra effectivement qu'en janvier 1966. Le second plan qui se veut en progrès sur le premier, amorça les programmes de développement proprement dits à la lumière des expériences du premier plan. Ce faisant, il prépara les prochains plans. À la fin du premier

¹ Idem, p. 187.

plan, les structures économiques nécessaires au développement étaient en place. Un certain nombre d'actions d'urgence furent déjà entamées et se poursuivent, mais l'indépendance économique, objectif essentiel dudit plan, n'est pas près d'être réalisée. Ceci étant, les orientations générales du deuxième plan ne diffèrent pas fondamentalement de celles du premier. Les troisième et quatrième plans s'inscrivaient dans la continuité des deux premiers mais avec un penchant manifeste pour la production. On se souvient d'ailleurs que c'est dans le cadre du troisième plan que fut lancée la fameuse Révolution verte. Nous le verrons. Le quatrième plan devait combler toutes les lacunes des plans précédents pour que l'économie nationale ne manque pas le rendez-vous de l'horizon 1985.

Malgré que tout soit mis en branle pour que ces plans soient une réussite, les résultats furent loin d'être ceux escomptés. En cela, le Togo n'était pas un cas isolé ; ce fut le même résultat chaotique dans plusieurs pays africains. Un diagnostic global sur l'échec des plans de développement en Afrique fait par G. Leduc (op. cit., p. 188) se basant sur un rapport datant de la fin des années soixante du comité de la planification de l'ONU donne les conclusions suivantes :

« Les faits indiquent que les plans africains ont souvent laissé à désirer, s'agissant de l'élaboration d'une stratégie de développement appropriée. Fréquemment, cette stratégie n'a pas été formulée de manière précise et en harmonie avec les conditions économiques et sociales existantes. Des détails techniques ont souvent fait perdre de vue les problèmes cruciaux du développement. Il n'a pas été tenu compte notamment des considérations intéressant l'évolution sociale et le développement des ressources humaines ». L'auteur signale également des défauts de liaison sur le plan international : « Chacun travaille dans son coin, sans se préoccuper des voisins. De même, les auteurs des plans ne se soucieraient pas suffisamment du point de savoir si ce qu'ils décident (ou plutôt suggèrent) est réellement orientable ».

Dans les années soixante-dix, le rapport sur la troisième session de la Conférence des planificateurs africains se veut plus critique quant aux défauts ayant occasionné l'échec des plans. Ces défauts sont articulés autour de dix points qui sont :

« 1. Concentration des investissements sur les infrastructures qui, normalement ont une longue période de gestation avant de produire des recettes et n'entraînent pas immédiatement d'augmentation du produit intérieur brut ; 2. Recours à des techniques de planification perfectionnées qui ne conviennent pas toujours aux conditions africaines ; 3. Certains dirigeants politiques ne parviennent pas à s'imposer la discipline qu'exige la planification du

développement ; 4. Dépendance à l'égard de sources extérieures de financement qui ne répondent pas à l'attente des planificateurs ; 5. Dépendance à l'égard d'experts étrangers qui ont parfois des idées préconçues et ne font pas toujours preuve de loyauté vis-à-vis du pays qui les emploie ; 6. La participation de toute la population aux efforts de développement n'est pas assurée ; 7. Insuffisance et mauvaise qualité des données statistiques ; 8. Instabilité des cours des produits agricoles de base sur le marché mondial, d'où impossibilité pour les planificateurs de prévoir avec une certaine exactitude le volume probable des fonds de développement à venir ; 9. Forte dépendance à l'égard des crédits fournisseurs, ce qui alourdit le service de la dette ; 10. Absence de contrôle du plan due au cloisonnement entre les planificateurs et les services chargés de l'exécution »¹.

La liste est bien longue, toutefois, elle se passe de commentaire.

S'agissant du cas spécifiquement togolais l'échec des plans quinquennaux est tributaire, du point de vue des planificateurs, aux goulots d'étranglement internes, notamment la faiblesse de la production, l'inefficacité relative des circuits de redistribution, l'inexistence d'une politique de prix, l'entière dépendance économique du pays vis-à-vis de l'aide au développement, l'ampleur des problèmes de l'eau, l'inquiétude posée par les problèmes socioculturels, l'apathie administrative, etc. (Agbobli, 1987 : 143-145).

Mais, est-ce à dire qu'il n'y eut aucun résultat positif à l'actif de ces plans ? Loin s'en faut ; car, à en croire le même rapport de la Conférence des planificateurs africains (op. cit) :

« La planification du développement a eu plusieurs conséquences heureuses en Afrique. Elle s'est avérée utile en tant que moyen d'utiliser et de renforcer les facteurs de développement économique et social. Elle a joué un rôle important en délimitant et coordonnant les objectifs nationaux ; le fait même d'élaborer un plan de développement a servi à attirer l'attention sur ce qu'une nation peut et doit faire. La planification a également aidé, dans une certaine mesure, à améliorer et à renforcer les politiques nationales visant à atteindre les objectifs du développement ; car, même si des imperfections apparaissent dans la conception et l'application des mesures politiques, les incidences des politiques auraient été encore plus faibles sans un plan de développement national. En outre, la planification, en attirant l'attention sur les rapports étroits qui existent entre les ressources disponibles et le potentiel de développement, ainsi que sur les besoins prioritaires, a aidé à obtenir l'assistance économique étrangère et à en améliorer l'utilisation ».

¹ *Marchés tropicaux et méditerranéens* du 21 novembre 1970, n° 1306, p. 188.

Justement cette assistance économique étrangère ayant permis la réalisation de nombre de projets fut d'origines diverses et variées.

2. Le financement des plans de développement

Les plans de développement africains ont bénéficié de plusieurs sources de financement extérieures, preuve de la coopération active avec la communauté internationale¹.

Au Togo, les domaines de cette coopération sont très variés. Ils vont de l'agriculture à l'industrie et des infrastructures économiques au développement des ressources humaines, passant par le domaine socioculturel.

Classé parmi les Pays les moins avancés (PMA), le Togo a reçu une aide multiforme : aide en capital sous forme de prêts et de dons, aide structurelle et budgétaire, assistance technique, aide alimentaire à des fins de développement. L'ensemble de l'aide emprunte soit la voie bilatérale, soit la voie multilatérale. L'aide bilatérale lui est venue principalement de la République fédérale d'Allemagne, de la France (par le FAC), du Japon, du Canada, des USA, de la Belgique... Sur le plan multilatéral, les principaux partenaires financiers du Togo sont : la Banque mondiale, le Fonds monétaire international (FMI), la Banque africaine de développement (BAD), le Programme des Nations unies pour le développement (PNUD) et ses organismes associés (l'USAID notamment), la Commission économique européenne (par le FED), etc.

Selon une étude réalisée par un groupe de chercheurs togolais, au cours des trois premiers plans de développement, l'enveloppe financière dont le Togo a bénéficié de la part de ses partenaires est passé de 8,4 milliards de F CFA au cours du 1^{er} plan quinquennal à 34,6 milliards de F CFA lors du deuxième (1971-1975) et à 150,9 milliards de F CFA au cours du troisième (1976-1980)², soit un montant total d'environ 193,9 milliards de F CFA³, comme on peut le voir dans le tableau ci-après.

¹ Lire EDIAFRIC, "Les plans de développement des pays d'Afrique noire", numéro spécial du *Bulletin de l'Afrique noire*, Ediafric, Paris, 1^{ère} édition, 1972, 325 p.

² Collectif, *Économie et société togolaises. Chiffres, tendances et perspectives*, Lomé, INRS, 1991, p. 88

³ Le quatrième plan quinquennal (1981-1985) bénéficia pour sa part d'un montant total de 90 816,7 milliards. Notre cadre temporel s'arrête au début des années 1980, raison pour laquelle nous n'avons pas inclus les chiffres du 4^{ème} plan dans l'analyse. Toutefois, il faut dire que cette chute de l'aide internationale observée dans le cadre du 4^{ème} plan est due à la mise en application des premiers programmes d'ajustement structurel initiés par la Banque mondiale et le FMI. Ainsi, faute de ressources suffisantes pour réaliser l'ensemble des projets qu'il contenait, le 4^{ème} plan connut un échec plus prononcé que celui des précédents.

Tableau n° 35 : Évolution de l'aide au développement de 1966 à 1980

	Premier plan quinquennal (1966- 1970)	Deuxième plan quinquennal (1971-1975)	Troisième plan quinquennal (1976-1980)	Total
Aide en milliard de Franc CFA	8 408,4	34 624,3	150 936,9	193 969,6

Source : Ministère du Plan et des Mines, *Vingt ans d'effort de planification pour le développement du Togo. Méthodologie, évaluation macro-économique, bilan physique, bilan financier*, Lomé, 1986.

Le montant de l'aide reçu par le Togo, ayant connu une évolution moyenne de 324 %, figure parmi les plus élevés de la sous-région dans les années 1980 : 58,9 dollars US par habitant pour le Togo contre 33,9 \$ pour le Ghana et 36,3 \$ pour le Bénin¹.

En matière de dons, la République fédérale d'Allemagne, la France, l'USAID en sont les principaux pourvoyeurs avec respectivement 30,2 %, 20,3 % et 9,5 % de l'élément don durant la période². Le reste des financements provenait des autres partenaires précités et se présentait sous la forme de prêt. Les partenaires insistaient sur le fait que l'aide soit de plus en plus orientée vers des microréalisations, des initiatives à la base dont l'impact sur les populations rurales paraît effectif et sûr ; car pour les partenaires, ces actions sont les seules à pouvoir déclencher une dynamique endogène de développement économique parce qu'émanant directement des bénéficiaires.

Mais, le Togo a aussi ses priorités qui ne semblent pas toujours correspondre à celles de ces partenaires. Parmi ces priorités figurait en bonne place l'amélioration des voies de communication. Celles-ci, ont bénéficié d'une bonne partie des financements car pour les pouvoirs publics togolais, seule la libre circulation des personnes et des biens pourrait assurer au pays un développement socioéconomique, mot magique dans le cadre des plans quinquennaux.

¹ Collectif, *Économie et société togolaises. Chiffres, tendances et perspectives*, 1991, op. cit.

² Ibidem.

II. SANS DÉSENCLAVEMENT PAS DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL HARMONIEUX : PLACE DES VOIES DE COMMUNICATION ET RÉALISATIONS DANS LE CADRE DES PLANS QUINQUENNAUX AU TOGO

Du point de vue des pouvoirs publics, les années soixante-dix ont été témoin de la mise en valeur effective du territoire togolais. Considérée comme la clé de voûte de la politique économique, cette mise en valeur est essentiellement basée sur la création des infrastructures de toutes natures. C'était donc la période pendant laquelle l'État engageait des grands travaux. Grâce à la conjoncture favorable occasionnée par les revenus du phosphate et à l'aménagement du régime fiscal, l'État entreprit la construction de grands édifices publics et investit de façon incontrôlée dans le secteur industriel. Ce fut l'époque de la construction de la raffinerie de pétrole du Togo, de la sidérurgie ainsi que des équipements touristiques (hôtel Sarakawa, hôtel du 2 février) et des grands bâtiments administratifs tels le Casef, le Ministère de l'équipement et des travaux publics etc. (Goeh-Akué, 1992 : 123). Néanmoins, malgré le fait que l'entretien et le fonctionnement desdits hôtels et buildings administratifs constituassent de lourdes charges pour le budget national, l'entretien, la modernisation et l'extension des réseaux de communication n'avaient pas été relégués au dernier plan.

En effet, même si les autorités togolaises entendaient faire du secteur productif leur cheval de bataille pour l'indépendance économique comme il a été d'ailleurs explicitement mentionné dans le préambule des documents confectionnés pour la mise en route des plans, il n'en demeure pas moins que les résultats escomptés ne pourraient être atteints que dans la mesure où le pays est suffisamment ouvert aux communications ; car, ces dernières sont considérées comme une condition indispensable pour l'extension du marché de la production agricole et des biens manufacturés de l'industrie naissante. C'est donc la nécessité de doter le Togo des structures de base indispensables à l'expansion économique qui a amené les pouvoirs publics à entreprendre, dans le domaine des voies de communication, des réalisations d'envergure.

Considérées comme support et vecteurs du développement, les infrastructures de transport avaient pour mission principale de désenclaver toutes les localités du territoire national en vue de les intégrer dans le flux des échanges. En fait, le désenclavement en question impliquait deux choses. Il s'agit d'abord et en toute priorité d'assurer la liaison entre Lomé, les villes de l'intérieur et les zones de production agricole éparses sur toute l'étendue du territoire ; ensuite faciliter les échanges entre le Togo et l'extérieur, c'est-à-dire les pays voisins, par la modernisation des routes transversales. Il va donc sans dire que les infrastructures de transport avaient occupé une place de choix dans la politique générale du

Togo après les indépendances. Les réalisations ont d'avantage porté sur les voies de communication terrestres parmi lesquelles les routes, comme ce fut le cas dans le cadre du FIDES, avaient bénéficié d'une attention très particulière.

1. Moderniser et étendre le réseau routier : un défi pour la structuration économique, la cohésion sociale et la construction nationale (1966-1980).

À la veille du lancement des plans, une étude avait été menée sur l'état des voies de communication terrestres dans leur ensemble. Le diagnostic du réseau routier révélait qu'il se caractérisait par une prépondérance des routes en terre dont la plupart étaient plutôt des pistes saisonnières inexploitable pendant la saison des pluies. Les ouvrages de franchissement de certaines rivières, de structure très précaire, ne permettaient pas des charges à l'essieu dépassant les cinq tonnes. En saison des pluies, les communications étaient très souvent rompues entre certaines régions du territoire. En conséquence, l'écoulement des biens de certaines zones de production (dans le secteur de l'Est-Mono notamment) vers les centres de distribution (surtout les villes moyennes) était quasi impossible, sinon était assuré grâce au portage humain. Eu égard à ces difficultés de communication, un programme de modernisation du réseau routier fut projeté et devait se réaliser en trois phases notamment dans le cadre des trois premiers plans quinquennaux. Dans un premier temps, l'intérêt fut porté sur la desserte des milieux considérés comme les plus intéressants sur le plan économique. Ensuite, on procéda au lancement du programme appelé "pistes rurales".

1.1. La desserte des zones productrices

Dans le cadre du 1^{er} plan, les résultats de l'étude précédemment mentionnée ont révélé qu'il y avait déjà un certain nombre de travaux routiers en cours d'achèvement. Il s'agit notamment des routes :

- Anfoin – Tabligbo
- Atakpamé – Badou
- Atakpamé – Kpalimé
- Aflao – Hillacondji.

Ces travaux devant se poursuivre dans le cadre du plan, on estime la valeur des travaux restant à effectuer à 746 millions de F. CFA¹. En dehors de ces travaux, il importait de faire

¹ Direction des études et du plan, *Plan de développement économique et social (1966 – 1970)* p 46.

face à une autre frange de réalisations, celle du bitumage et de construction de ponts, afin de rendre performant le réseau. Les tronçons prioritaires à bitumer demeurent :

- Lomé – Tsévié
- Lomé – Kpalimé
- La réfection en bitume des zones urbaines de Lomé et Tsévié.

À cela, il faut ajouter la nécessité de construire un pont en béton sur le Zio. Par ailleurs, le réseau dans son ensemble, nécessitait une réfection générale. Celle-ci devait être suivie d'un maintien en état grâce à un effort suffisant d'entretien annuel. Ainsi, pour mener à bien sa mission d'entretien et accomplir les travaux en régie qui lui furent confiés, le service des routes devait être doté d'un équipement complémentaire en engins de terrassement, d'un montant total de 279 millions de F CFA¹. En résumé, un total de 4,101 millions dont les détails sont contenus dans le tableau ci-après, avait été prévu pour le financement des routes et ponts pendant la première période quinquennale.

Tableau n° 36 : Programme routes et ponts (1966 – 1970)

	Montant total	Échéancier (Millions F CFA)				
		966	967	968	969	970
Routes bitumées	2.615	95	80	60	80	00
Équipements complémentaires	279	50	29			
Routes en terre, Régie TP	767	6	28	95	61	67
Autres interventions	110	0			0	5
Route de circonscription	330	0	4	6	9	1
TOTAL	4.101	01	36	36	60	93
Travaux en cours	746	71				

Source : Direction des études et du plan : *Plan de développement économique et social (1966-1970)*, p. 54.

À ce total, il faut ajouter un montant de 277 millions nécessaires à l'entretien des routes chaque année². Ces travaux d'entretien étaient pris en charge par les Travaux publics, assistés des structures d'entretien des circonscriptions.

Le programme semble à vue d'œil très ambitieux et très coûteux, néanmoins il faut retenir que les estimations budgétaires initiales avaient été revues à la baisse dans presque tous

¹ Idem, p. 45.

² Direction des études et du plan, *Plan de développement économique et social (1966 – 1970)* p 55.

les domaines. Mais, malgré cette révision à la baisse, le développement de l'infrastructure routière considéré à juste titre comme un préalable à tout décollage économique, a bénéficié pendant cette période de 36 % du volume financier des investissements (Talla, 1998 : 476). Cet effort d'investissement dans le secteur n'est pas resté stérile.

En effet, à la fin du premier plan, le réseau routier a été amélioré. On procéda à la construction des routes Aflao-Hillacondji, la reconstruction totale et le bitumage de la route Lomé-Tsévié, la route Tsévié-Tabligbo-Anfoin, le triangle Kpalimé-Atakpamé-Badou, la réfection totale et le bitumage de la route Lomé-Kpalimé¹. Parallèlement, la Direction des travaux publics, maîtresse-d'œuvre, a procédé à la réfection de ponts. Il s'agit notamment du pont sur la rivière Kawa sur la route Kabou-Lama-Kara, la passerelle sur le Haho entre Notsè et Kpalimé, pont sur la route Sokodé-Aviation, pont sur la Bissagota². À la fin du premier plan, le réseau s'est relativement amélioré. Il a atteint les 7 000 km (soit 12,5 km de routes pour 100 km²), subdivisés en 1 700 km de routes nationales dont 635 km bitumés³ et 5 300 km de routes de circonscription⁴.

Malgré ces réalisations, le bilan était loin d'être satisfaisant. Dans *Le bilan du premier plan* (op. cit), les pouvoirs publics en firent écho :

« [...] Notre infrastructure routière demeure insuffisante. Elle ne peut provoquer l'exploitation des potentialités économiques latentes de certaines régions et contribuer efficacement au relèvement du rendement de notre système productif que dans la mesure où son développement lui permettrait, à travers un système de viabilité ordonné et sûr, de relier les centres importants entre eux et de sortir de l'isolement, de vastes zones agricoles »⁵.

C'est sur cette note d'insatisfaction que fut lancé le deuxième plan.

Dans ce cadre, un vaste programme était encore élaboré en vue de moderniser le réseau routier. Le bitumage était toujours à l'ordre du jour. Dans ce domaine, la priorité fut donnée à l'axe Lomé - Haute-Volta subdivisé en tronçons à savoir :

- Atakpamé - Blitta (102 km) pour un coût estimé à 1,331 de millions F CFA

¹ La réfection de cette route réalisée dans le cadre de l'opération "désenclavement de la région des Plateaux" (tout comme celle de Kpalimé-Atakpamé-Badou), favorable à la culture de café, cacao et palmistes, était faite pour supporter un trafic de 200 véhicules par jour. Mais déjà dans les années soixante-dix, elle en supportait 600 véhicules par jour, ce qui explique l'état de dégradation continu dans lequel il se trouve malgré les réfections périodiques dont elle bénéficie ces dernières années. Cf. Direction générale du plan et du développement, *Bilan du premier plan de développement économique et social 1966-1970*, p. 108.

² Direction générale du plan et du développement, *Bilan du premier plan de développement économique et social 1966-1970*, p. 109.

³ Au lancement du plan, le réseau des routes bitumées n'était qu'à 170 km.

⁴ Direction des études et du plan, *Plan de développement économique et social (1971-1975)*, p. 74. Nous reviendrons sur la question des routes de circonscription dans le second paragraphe.

⁵ Direction générale du plan et du développement, *Bilan du premier plan de développement économique et social 1966-1970*, op. cit., p. 110.

- Lama Kara – Kandé (70 km) pour un montant de 7 millions de FCFA
- Kandé – Haute-Volta (125 km) pour un montant de 2,700 millions de F CFA¹. De même, certaines routes transversales devaient faire l’objet d’aménagement et de bitumage. Il s’agit notamment des routes :

- Kpalimé – Kamétonou(25 km)
- Kpalimé – Kpadapé – Ghana.....(22 km)
- Yégué – Langabou.....(60 km)
- Sokodé - Kambolé(78 km)
- Natchamba- Kabou-Awandjélo(83 km)
- Lama Kara – Kétao.....(27 km)

Par ailleurs, il importait de construire d’autres routes transversales en terre stabilisée.

De façon globale, les estimations faites au sujet de l’entretien, l’amélioration et l’extension du réseau routier s’élevaient à 6,314 millions de F CFA. À cela s’ajoute un montant de 390 millions destiné à la construction de ponts en vue de rendre la circulation possible toute l’année sur certaines liaisons.

À la fin du deuxième plan quinquennal, le réseau s’est davantage amélioré. Toutefois, il n’a pu s’étendre que sur 170 km, portant le nombre total de kilomètres de routes à 7170. Le bitumage a fait un bond de géant. Ainsi, de 635 km à la fin du premier plan, on arrive à 1 137 km à la fin du deuxième plan (soit 502 km de routes bitumées). Parallèlement, plusieurs ouvrages d’art furent construits, notamment ceux présents sur la Nationale n° 1, communément appelée route nord-sud². Mais la plus grande réalisation dans le cadre du deuxième plan quinquennal aura été la modernisation de l’axe nord-sud. Ce dernier, considéré comme indispensable à l’unité nationale, a contribué à systématiser les courants migratoires nord-sud comme nous le verrons. Ci-dessous, des images relatives à la Nationale n°1.

¹ Direction des études et du plan, *Plan de développement économique et social (1971-1975)*, op. cit., p 87. Il est à préciser que le montant accordé à la réalisation du dernier tronçon est destiné aux études techniques et à la surveillance. 2 millions sont à financer au cours du deuxième plan, le reste débordant sur le troisième plan.

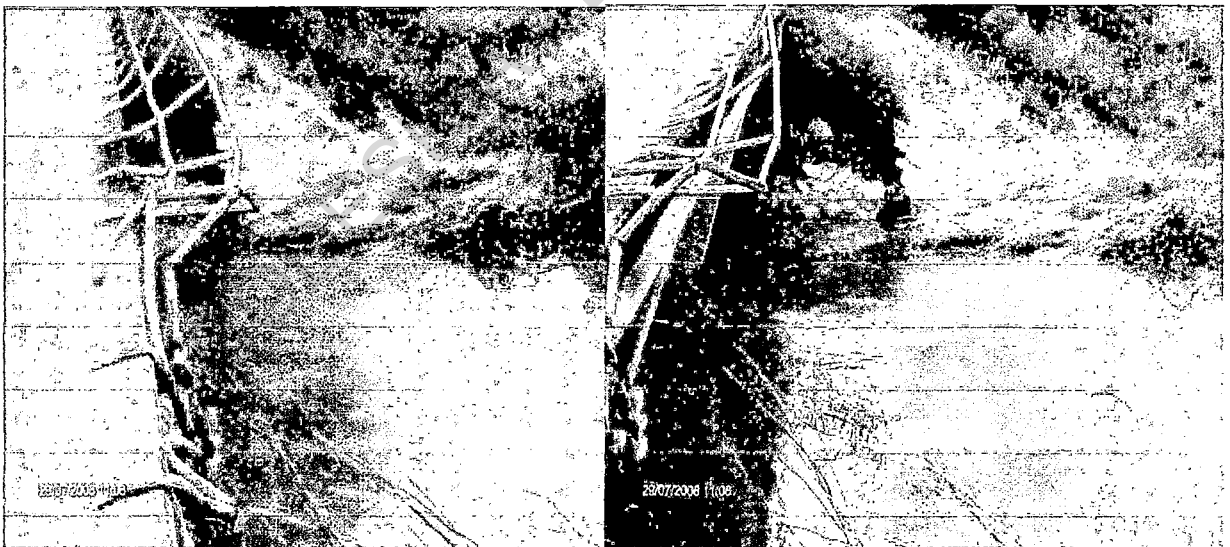
² Y compris le pont sur le Haho entre Gamé et Amakpapé qui céda en juillet 2008 et qui occasion la rupture du trafic sur la nationale n°1 pendant plusieurs mois.

Photos n°4 : La Nationale n°1 et la question de son entretien



Clichés Joseph Tsigbé 2008 : Réfectionnée et bitumée sur toute sa longueur dans les années 1970 (deuxième et troisième plans quinquennaux), la Nationale n°1 alors baptisée “route de l’unité nationale” est très vitale pour l’économie nationale. À ce titre, elle bénéficie périodiquement de travaux d’entretien pour son maintien en l’état. Malheureusement, les travaux manquent souvent du sérieux donnant très souvent une durée de vie courte à l’infrastructure. C’est ce qu’illustre l’image de droite. Prise au niveau des péages de Davié construits il y a deux ans seulement, cette image est l’expression des limites de nos ingénieurs des ponts et chaussées

Photos n°5 : Le pont de Lilikopé sur la Nationale n° 1 en pleine décrépitude



Clichés Joseph Tsigbé 2008 : Si le revêtement de la Nationale n°1 bénéficie d’entretiens périodiques, les ouvrages d’arts qui s’y trouvent et dont les origines remontent à celles de la route elle-même n’en bénéficient malheureusement pas. Nous avons vu l’exemple du pont d’Amakpapé qui a récemment cédé. Ici, il s’agit du pont de Lilikopé toujours sur la Nationale n° 1 qui est en pleine décrépitude. Mais aussi longtemps que les automobiles pourront encore y circuler, pour les pouvoirs publics, il n’y a pas encore urgence.

Dans le cadre du troisième quinquennat, des efforts ont été entrepris. Ceux-ci ont surtout porté sur la construction de pistes rurales (nous y reviendrons). Du coup, le réseau s'est étendu et a atteint, à la fin du plan, les 7 850 km. Le bitumage s'est également poursuivi. Ainsi, en 1980, le réseau des routes bitumées passait à 1 500 km¹. L'essentiel du réseau routier venait donc d'être réalisé. Le quatrième plan s'est, quant à lui, intéressé au maintien en l'état des tronçons construits ou aménagés au cours des trois premiers plans. En effet, construites il y a plus de dix ans, ces routes s'usent du fait de l'accroissement du trafic. Ceci étant, à la fin du quatrième plan, le réseau ne s'est pratiquement pas étendu.

Dans l'ensemble, le réseau présentait les caractéristiques suivantes : une plateforme de largeur comprise entre 7 et 10 m, un revêtement monocouche et bicouche selon les cas, le bitumage d'une largeur située entre 3,5 m et 5,5 m sur l'ensemble du réseau bitumé. Le réseau non revêtu est en terre stabilisée et plusieurs itinéraires étaient carrossables en toute saison. L'ensemble des travaux fut assuré, pour ce qui est des routes nationales, par le service des Travaux publics en collaboration avec des entreprises privées. Les pistes ou routes en terre simple étaient, pour leur part, réalisées par des sociétés ayant en charge le développement agricole et l'aménagement de l'espace rural.

Comme le soulignent Lucien-Brun et Pillet-Schwartz (1987 : 261), la majeure partie des routes nationales (excepté l'axe nord-sud) :

« sont loin d'être indispensables à la migration elle-même, mais ils la facilitent, la canalisent et font qu'elle ressemble de moins en moins à cette conquête lente et laborieuse qu'elle était à l'époque des "terres neuves". En outre, ils (ces axes) favorisent les déplacements de caractère provisoire pré- et post migratoires, qui ne représentent plus le même investissement en énergie et en temps qu'autrefois... ».

Les pistes rurales ont joué à peu près le même rôle dans le cheminement migratoire. Nous y reviendrons.

¹ Direction des études et du plan, *Plan de développement économique et social (1976-1980)*, p. 1.

1.2. Le programme "pistes rurales" et l'extension du réseau non revêtu¹

Lancé en 1970, ce programme visait l'amélioration des pistes les plus importantes en les raccordant aux axes principaux ou secondaires des secteurs agricoles les plus actifs. Les premières initiatives furent financées par le FED². Pendant cette période, en l'absence d'un programme bien défini, les réalisations se faisaient parfois sur simple demande des populations rurales (Pillet-Schwartz, 1987 : 263). Mais, à partir de 1979, la Banque mondiale prit la relève. Dès lors, les réalisations suivaient un programme bien déterminé. Toutefois, il convient de noter qu'il existait déjà sur le terrain des actions ponctuelles initiées par des structures de développement agricole telles la Société régionale d'aménagement et de développement (SORAD) devenue la Direction régionale de développement rurale (DRDR), l'Office des produits agricoles du Togo (OPAT), la Société de rénovation du caféier et du cacaoyer (SRCC), la Société togolaise du coton (SOTOCO), etc.

C'est dans ce cadre que furent construites, par la SORAD (DRDR aujourd'hui) plusieurs pistes dans la région centrale, notamment dans les périphéries de Lama-Tessi ainsi qu'à l'ouest de Tchalo. Au même moment, des fermes isolées du réseau bitumé furent également désenclavées, dans la mesure où elles se trouvaient dans la zone d'influence d'un axe et d'un centre importants. C'est l'exemple de Abidjandé (au sud de Kazaboua), né des fermes de Tabindé qui fut relié, dès 1972, à la transversale Tchébébé-Kazaboua-Kaza, voie créée à la faveur de l'opération "colonisation des terres neuves du centre-Togo. C'est aussi l'exemple des voies qui relient Lama-Tessi et Batchang au Mono, Ayengré à Landa-Mono, Sotouboua à Titigbé... (Pillet-Schwartz, op. cit.)

La SRCC aussi a contribué à l'extension du réseau des pistes rurales. En effet, à travers une action très cohérente, elle lança son programme routier vers le milieu des années soixante-dix. De 1974 à 1980, elle parvint à construire 195 km de pistes dans la région des plateaux (Klouto précisément) "bastion" du café-cacao. L'initiative fut surtout bénéfique aux populations du Plateau de Danyi qui ont vu leurs "fermes" reculées (Woèvé, Babahoè, Tetebe, etc.) être raccordées à l'axe principal Danyi Dzogbégan-Elavagno, axe déjà bitumé grâce à un

¹ Dans cette sous-section, nous sommes redevables à A. M. Pillet-Schwartz qui a fait un excellent travail sur les pistes rurales dans le cadre de son article intitulé "Migration et mutations de l'espace colonisé" in B. Lucien-Brun et A. M. Pillet-Schwartz, *Les migrations rurales de Kabyè et des Losso (Togo)*, Paris, Orstom, 1987, pp. 223-377. Toutefois, nous ne laisserons pas de côté les documents relatifs aux plans quinquennaux dans l'analyse.

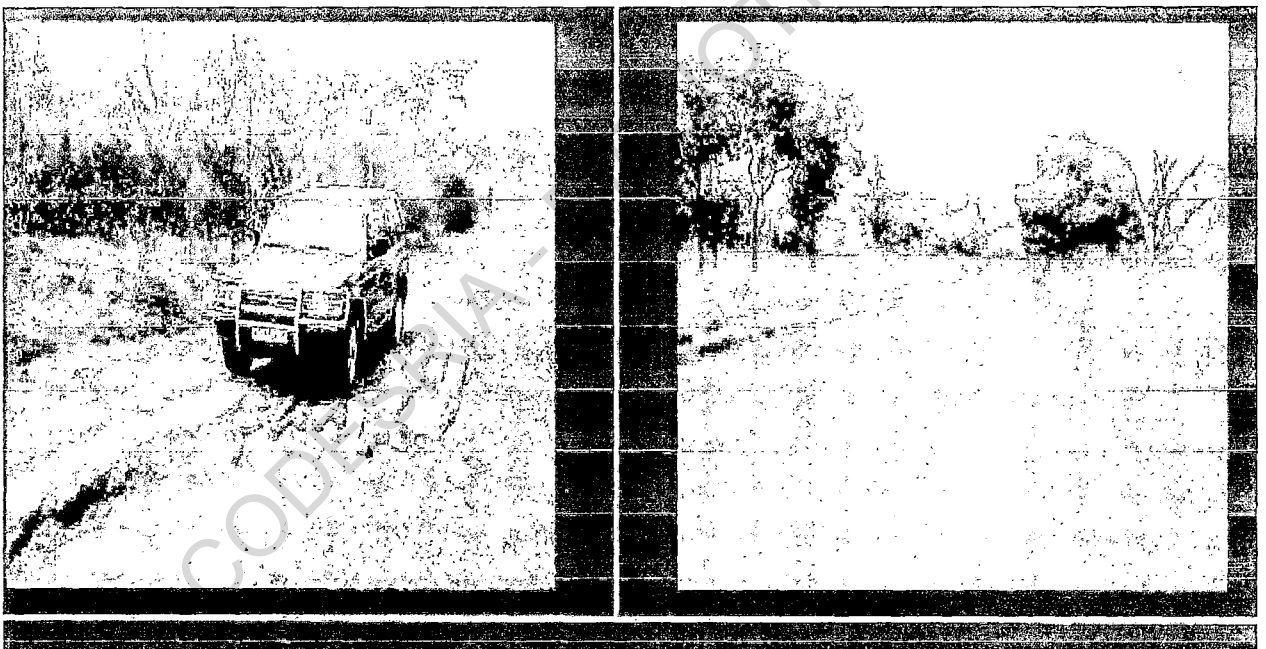
² M. Garba, Chef division à la Direction des pistes rurales. Entretien du 21/04/05 à son poste à Lomé.

financement de l'OPAT¹. Le même effort est déployé dans le secteur du Litimé (Akposso) pour des raisons similaires.

La SOTOCO, pour sa part, s'est intéressée, dès le début des années quatre-vingts, à la promotion de 498 km de pistes, dont 223 km dans la région des plateaux, 83 km dans la région centrale, 133 km dans la région de la Kara et 60 km dans la région des Savanes (Lucien-Brun et Pillet-Schwartz, op. cit.).

La politique mise en œuvre par la plupart de ces structures consiste, dans la logique d'une éthique nationale, à transformer le sentier en piste de sorte qu'elle renforce l'unité des noyaux de peuplement les plus denses et les mieux situés dans le prolongement des axes à grande circulation pour une meilleure rentabilisation agricole. Sur l'image ci-dessous, on peut voir comment on parvient à transformer le sentier en piste rurale.

Photos n° 6 : Transformation d'un sentier en piste rurale



Clichés Joseph Tsigbé 2005 : Au Togo, plusieurs localités, pourtant très vitales pour le pays en matière de production, ne sont desservies que par des sentiers de brousse. Ceux-ci se transforment, surtout pendant la saison des pluies, en exutoire d'eau. Les véhicules qui s'y aventurent risquent de s'embourber. Généralement, les populations locales prélèvent sur la forêt naturelle pour boucher des trous béants ou consolider, tant soit peu, la boue afin de permettre aux conducteurs d'automobile audacieux de traverser, comme c'est le cas sur l'image de gauche. C'est donc ces défis que la Banque mondiale a voulu aider à relever à travers son programme "pistes rurales". L'image de droite est l'expression d'un objectif relativement atteint.

¹ Direction générale du plan et du développement, *Bilan du premier plan de développement économique et social 1966-1970*, p. 109.

C'est donc parallèlement à ces actions ponctuelles, que le Programme "pistes rurales" fut lancé. Conscients du fait que pour que le programme ait un succès, une action concertée est indispensable, les responsables de la Banque mondiale ont associé, outre les pouvoirs publics représentés par le Ministère de l'aménagement rural, ces différentes structures de promotion agricole. Il était alors question d'améliorer environ un millier de kilomètres de pistes rurales. Une partie des travaux fut confiée au service des Travaux publics. Celui-ci procéda à la construction de la voie Koussogba-Gnaoulou, dans le but de permettre l'acheminement des produits du marbre, des carrières de Gnaoulou vers la ligne ferroviaire du centre ; de même, il entreprit la construction de l'axe Notsè-Tabligbo, indispensable à la réalisation des programmes de développement agricole de la zone. Aussi, s'intéressa-t-il aux pistes périurbaines au nord de Lomé, aux pistes touristiques (celles de la réserve de Fazao notamment) ainsi qu'au grand axe longitudinal Kri-Kri-Tchamba-Kpessi-Nyamassila. Comme on peut le constater, les réalisations du service des Travaux publics étaient purement contraires à l'esprit du programme. Mais, nous l'avons dit, les pouvoirs publics ont leurs priorités qui ne sont pas toujours celles des partenaires financiers.

Les autres réalisations, celles assurées par les structures de développement agricole, étaient restées fidèles à l'esprit du programme. C'est dans ce cadre que furent construites les voies Dapaong-Mango, Katchamba-Bassar, Akparé-Tohoun entre autres. En général, ces structures se sont intéressées (dans le cadre du programme bien entendu) aux régions agricoles qui manquaient jusque-là d'unité, ainsi qu'aux régions frontalières¹.

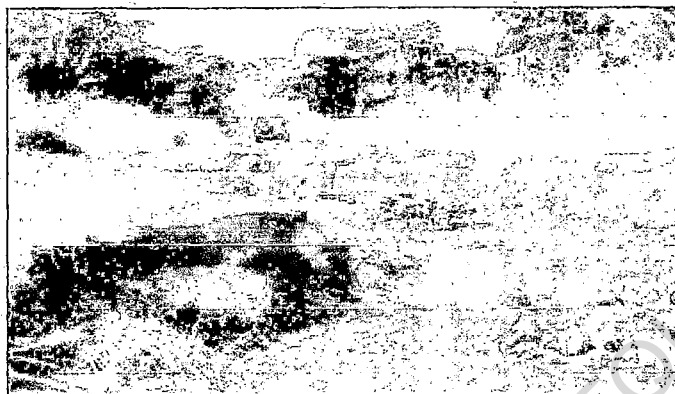
La plupart des temps, le défaut d'entretien fait que les pistes joliment construites deviennent au bout de quelques années seulement impraticables. C'est ce qu'observent Lucien-Brun et Pillet-Schwartz (1987 : 264) en ces termes :

« [...] *Entre Blitta et Notsè par contre, où l'habitat est beaucoup plus dispersé et les ressources moins importantes, les voies de communication restent souvent précaires. Ainsi, par exemple, à l'intérieur du trapèze Atakpamé-Notsè-Tohoun-Kpékplémé, les pistes sont-elles fréquemment coupées en saison des pluies, y compris à proximité de la Nationale 1. Celle qui relie Gléi aux villages ana et losso de l'interfluve Amou-Kra notamment pose parfois des problèmes dès Gléi même : ponceaux défectueux, ravinements, etc. La même impression de bout du monde se trouve un peu partout dans la Région des Plateaux dès que l'on s'engage sur les pistes secondaires (dont les distances ne se calculent plus en kilomètres mais en heures) qui*

¹ M. Garba, Chef division à la Direction des pistes rurales. Entretien du 21/04/05 à son poste à Lomé.

viennent buter sur le Mono à l'est, ou sur l'Atakora à l'ouest ». L'image suivante est fort illustrative à ce propos.

Photo n° 7 : Piste devenue presque impraticable par défaut d'entretien

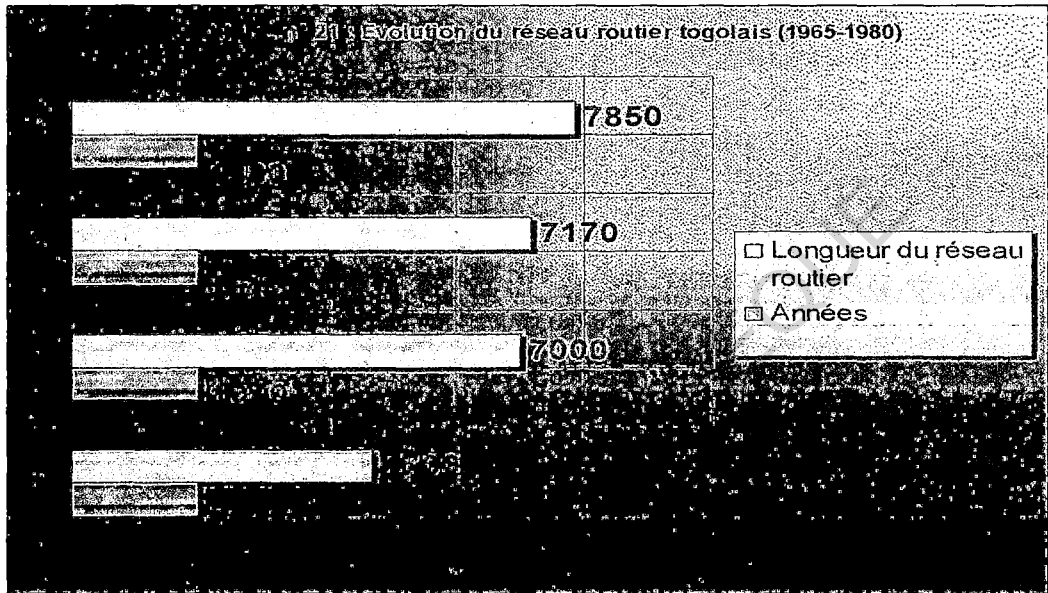


Cliché Joseph Tsigbé, 2007 : Dans la région des plateaux où les eaux de ruissellement ont la réputation d'être particulièrement fortes et dommageables, les pistes construites et laissées à leur merci sans entretien ne survivent pas à plus de deux saisons d'intenses pluies. Si par chance, la terre est rocailleuse, alors le sol arable sera emporté par les eaux, laissant sur la piste des rocs ou pierres. Dans ce cas, certaines automobiles peuvent toujours l'emprunter. Si en revanche elle est boueuse, alors, la circulation est interrompue jusqu'à la fin de la saison des pluies.

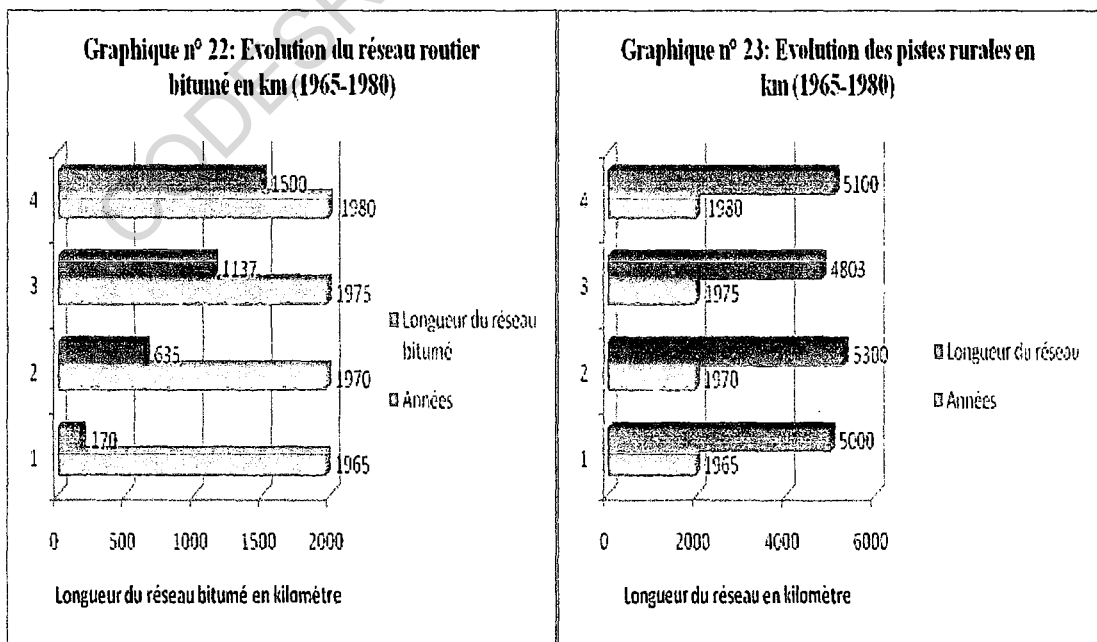
En définitive, qu'il s'agisse des réalisations des structures de développement agricoles ou que ce soit celles effectuées dans le cadre du programme "pistes rurales" de la Banque mondiale, les pistes rurales ont la particularité de contribuer à l'ouverture du monde rural sur les axes secondaires ou principaux du réseau routier national. La stratégie est toujours la même :

« On consolide en somme, ce qui est logique, le réseau de base, avant de s'intéresser à ses ramifications secondaires, tout en s'autorisant des détours, des enclaves, en fonction des besoins de l'économie nationale. Ainsi des espaces fortement humanisés restent-ils mal desservis ; les ruraux qui y vivent, immigrés ou pas, en ont forcément une perception et une approche limitées, y sont souvent, par la force des choses, plus enracinés qu'ailleurs. C'est à ce niveau que le programme "pistes rurales" pourrait avoir quelque incidence sur le phénomène migratoire » (Pillet-Schwartz, 1987 : 264).

L'extension des pistes rurales a contribué à l'extension du réseau routier dans son ensemble. Celui-ci passa de 4 700 km de routes (composées de 1 700 km de routes d'État ou nationales dont 170 km bitumés et 5 000 km de routes de circonscriptions) à la veille du premier plan à 7 850 km (composés 2750 km de routes d'État dont 1500 km bitumés et 1250 km de route en terre et de 5100 km de routes de circonscription) à la fin du troisième plan. La courbe de l'évolution du réseau routier se présente comme suit :



Quant au réseau des routes bitumées et des pistes rurales, l'évolution se présente sur les graphiques ci-après.



Sources : Par nous, à partir des documents sur les plans quinquennaux.

La majeure partie des commentaires est déjà faite sur ces chiffres. Seulement, pour ce qui concerne les pistes rurales, encore appelées routes de circonscription, il convient de préciser que l'allure irrégulière du graphique (chiffres passant de 5000 à 5300 puis à 4 803 et à 5100) s'explique par le fait que certaines routes de circonscription devenaient des routes nationales. Tout est donc fonction de l'état du trafic sur ces axes. Ainsi, on peut dire que lors du deuxième plan par exemple, plusieurs routes de circonscription ont été classées dans la catégorie des routes nationales ou d'État.

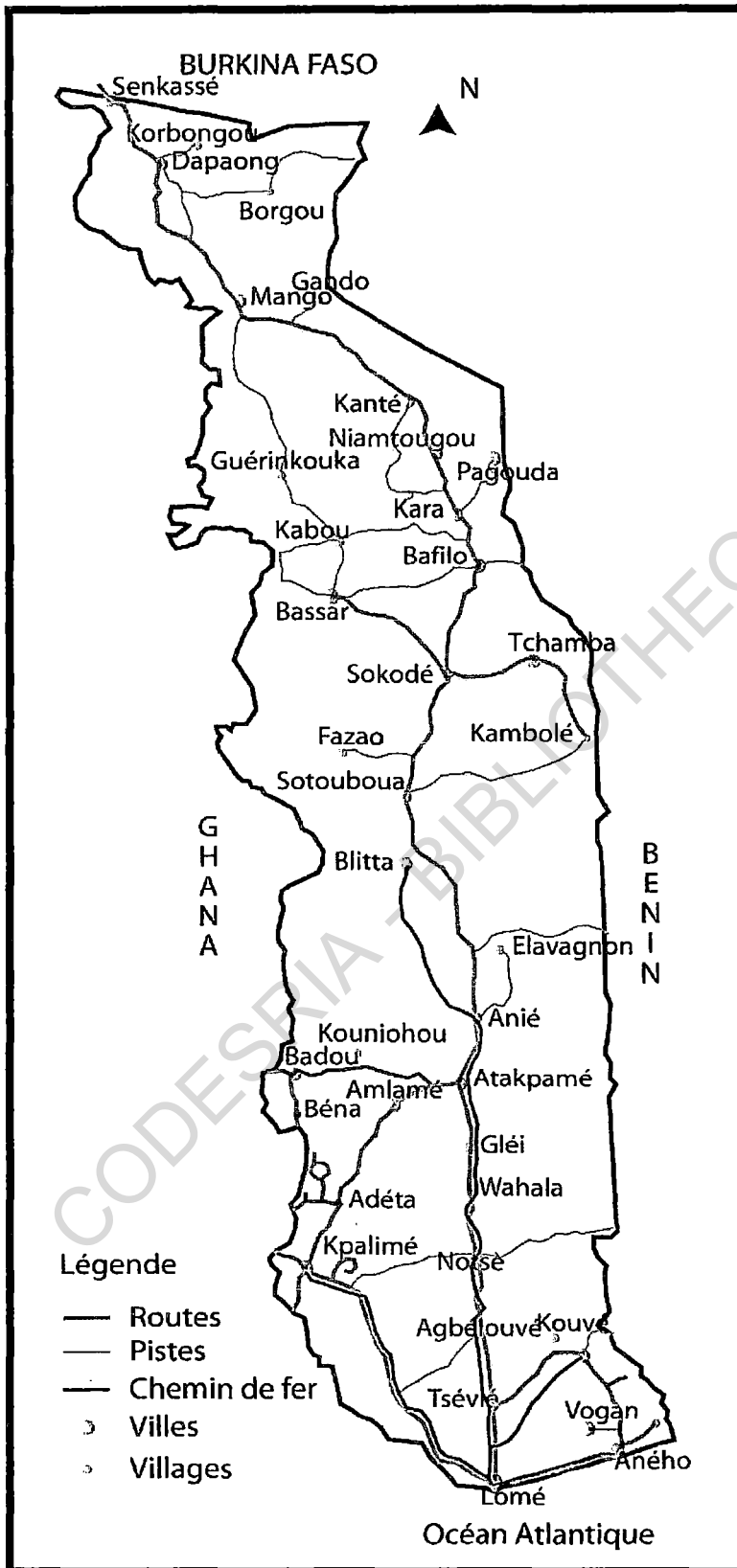
Le réseau routier togolais tel que précisé ci-dessus (7 850 km), présente une couverture de densité moyenne de 1 km pour 7,2 km² ou 1 km pour 435 habitants dans les années 1980. Bien que faible, cette couverture est classée parmi les plus excellentes au niveau africain à l'époque¹. La carte de la page suivante donne une image de la présentation du réseau au début des années 1980. Le maintien en l'état dudit réseau associe plusieurs partenaires. En effet, le bitumage incombe entièrement à l'État. Quant aux routes secondaires, leur réfection, entretien ou extension est issu de l'action conjuguée de l'État (spécialement le service des Travaux publics), l'OPAT, la SOTOCO, la SRCC, etc. et *le self-help*² au niveau des différentes circonscriptions ou préfectures. Mais en réalité, l'entretien de ces infrastructures dites de circonscription n'est pas toujours assuré³.

¹ Collectif, *Économie et société togolaise. Chiffres, tendances et perspectives*, Lomé, INRS, 1991, p. 110

² Nous y reviendrons

³ C'est d'ailleurs ce qui a amené la Banque mondiale et l'Union européenne à lancer d'autres programmes d'entretien de pistes rurales vers la fin des années 1990. Pour d'amples informations, lire K. Yawatchame, *Étude de l'impact des pistes rurales sur la vie Socio-économique et culturelle des populations riveraines. Cas de la piste Bassar – Tankpayabour (Préfecture de Bassar)*, mémoire de maîtrise de Sociologie, Université de Lomé, 2002, 136 p.

Carte n° 10 : Carte routière du Togo dans années 1980



Source : Tsigbé, 2009.

L'amélioration du réseau routier occasionna l'essor du parc automobile.

1.3. L'état du parc automobile jusqu'à la fin du troisième plan

Le parc automobile togolais, nous l'avons vu, a entamé sa phase de croissance au début des années cinquante, période au cours de laquelle les Togolais, face aux difficultés d'exploitation du chemin de fer et à la possibilité (surtout pour les fonctionnaires) de recourir à un prêt, cherchent de plus en plus à s'acheter une voiture destinée soit à l'usage personnel, soit au transport en commun. Cette volonté de s'acheter une automobile s'est accrue au lendemain de l'indépendance. En effet, dans le cadre des plans quinquennaux, un important programme des voies de communication a été lancé. Ce programme, on l'a vu, était basé sur le désenclavement des milieux ruraux dont la contribution à l'économie nationale est plus que certaine. Dès lors que la desserte de ces zones se trouve assurée, la progression du parc automobile s'ensuivit. Camionnettes, autocars, semi-remorques, toutes sortes de véhicules prirent d'assaut le marché de l'automobile togolais.

Les détails sur les catégories d'automobiles et la croissance du parc automobile de la fin des années soixante au début des années 1980 figurent dans le tableau suivant.

Tableau n° 37 : État des immatriculations au Togo de 1967 à 1980

A N N E E S	VO I T U R E S C O M M E T P A R T I	C A M I O N N E T T E S	A U T O C A R S	V E H I C U L E S	V É H I C U L E D E	V É H I C U L E D E	V É H I C U L E D E	V É H I C U L E S P É C I A L I S	S E M I - R E M O R Q U E S	T R A C T E U R S R O U T I E R S	T R A C T E U R S A G R I C O L E S	G R U E S U R R O U E S	T O T A L 4 R O U E S	E N G I N S 2 R O U E S D E	E N G I N S D E C m ³	T O T A L 2 R O U E S	T O T A L X
Avant 67	3860	1731	39	500	467	386	17	45	50	124	39	4	7262	436	494	930	8192
1967	870	238	4	23	15	96	12	14	4		8	4	1285	52	157	209	1494
1968	886	281	10	61	51	17	2	10	4	5	13	6	1340	64	119	183	1523
1969	1147	379	4	21	19	164	28	7	27	14	22	6	1836	64	142	206	2042
1970	1399	413	0	56	6	180	24	35	15	5	20	4	2153	62	148	210	2363
1971	1434	429	8	48	149	20	3	16	65	23	3	0	2198	229	265	494	2692
1972	1479	386	6	40	118	12	1	30	12	16	4	0	2104	151	209	360	2464
1973	1567	317	10	21	5	117	13	12	16	3	12	0	2093	152	282	434	2527
1974	1325	333	4	20	81	29	0	15	15	20	3	0	1845	153	370	523	2368
1975	1545	465	27	18	101	22	0	45	24	29	19	0	2295	174	389	563	2858
1976	1804	515	30	25	103	60	85	42	80	77	15	5	2841	231	530	761	3602
1977	2084	722	0	150	152	113	0	0	103	74	14	7	3419	1172	921	2093	5512
1978	2335	722	10	13	197	124	0	0	415	98	8	1	3923	2521	1120	3641	7564
1979	2062	1039	0	30	137	114	0	0	60	50	146	6	3644	1185	929	2114	5758
1980	2379	897	13	87	75	57	23	22	52	56	25	5	3691	1140	855	1995	5686

Source : Direction Générale des Transports du Togo, répertoire du 16/12/02

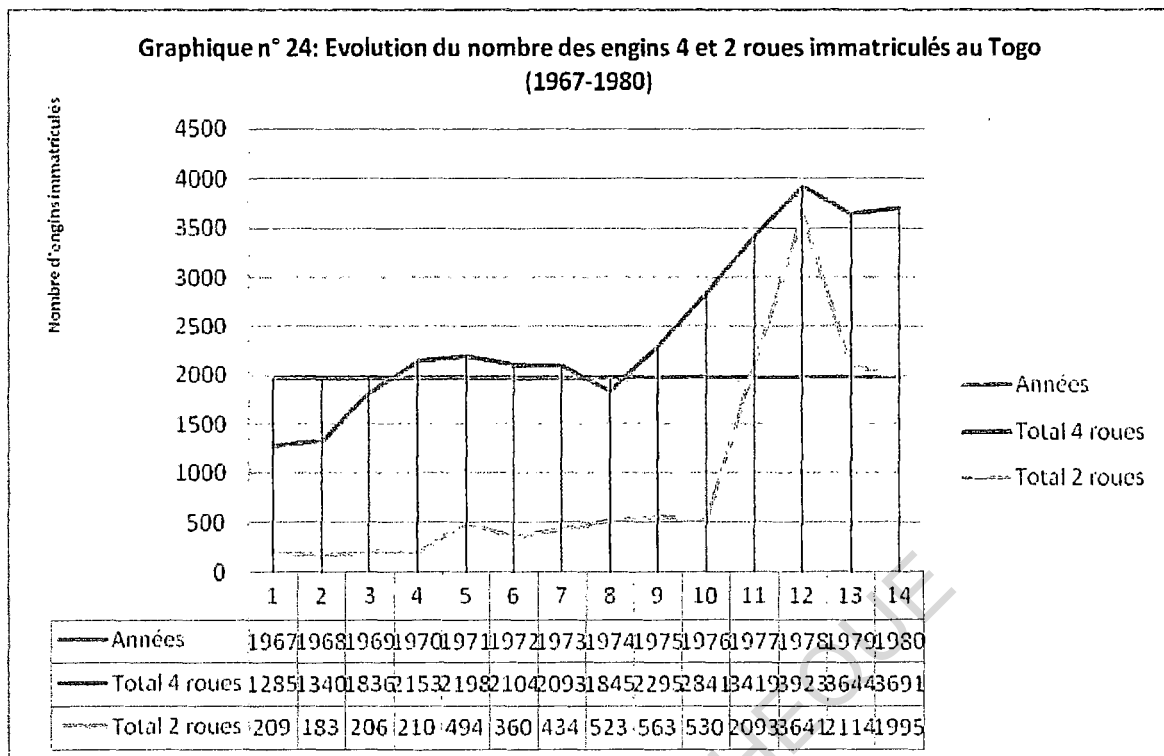
À la lecture de ce tableau, on s'aperçoit que ce sont les voitures commerciales et particulières qui battent le record, suivies des camionnettes, les deux raflant plus de la moitié du nombre total de voitures immatriculées au Togo à l'époque. C'est la preuve d'une part, que le service de transport urbain et interurbain, bref le transport en commun va grandissant et d'autre part, que la volonté de posséder "son véhicule personnel" devient de plus en plus manifeste chez le Togolais. Dans ce dernier cas, c'est surtout chez les fonctionnaires, les commerçants aussi bien du secteur formel que du secteur informel qu'on note cette tendance. Ceux parmi eux ne disposant pas les moyens nécessaires pour s'acheter leur propre automobile se rabattent sur les deux roues dont le nombre a également crû vers la fin des années soixante-dix.

L'essor relatif des véhicules dont le poids est compris entre 3 à 12 tonnes témoigne d'une certaine amélioration dans la construction des routes au lendemain de l'indépendance, quand on sait que jusqu'à une époque relativement récente (au milieu des années cinquante notamment) la circulation des véhicules de plus de 6 tonnes était interdite sur plusieurs axes routiers, l'état défectueux du réseau obligeant.

En réalité, ces chiffres ne traduisent pas fidèlement l'état du parc automobile opérant sur le territoire, compte tenu des retraits, des changements de classification, des reimmatriculations, et même des refus d'enregistrement surtout pour les deux roues. Dans ces conditions, les données du tableau ne sont que partielles, ce qui n'empêche pas cependant de nous fournir une base d'analyse.

Par ailleurs, il est à préciser que le parc automobile n'a pas connu une évolution régulière. C'est d'ailleurs ce que révèle le graphique ci-après :

Graphique n° 24: Evolution du nombre des engins 4 et 2 roues immatriculés au Togo (1967-1980)



Source : Par nous, à partir des données du tableau n° 36

Pour le parc automobile, la courbe ci-dessus nous montre deux phases. La première, comprise entre 1967 et 1973 (globalement entre le 1^{er} et le 2^{ème} plans quinquennaux) où l'évolution a été lente; la seconde phase, comprise entre 1975 et 1980 où l'évolution a été considérable. Les deux phases sont séparées d'une année de chute considérable (1974) probablement due aux effets de la crise pétrolière ayant découragé les candidats à l'achat d'automobile, le prix du carburant à la pompe étant des plus élevés.

Pour les engins à deux-roues, trois périodes sont à noter: la première, allant de 1967 à 1976 où l'évolution a été relativement lente, suivie d'une période de croissance considérable comprise entre 1976 et 1978 où furent enregistrés les chiffres les plus optimaux, suivie enfin d'une période de chute allant de 1978 à 1980. L'institution de l'Industrie togolaise du cycle (ITOCY¹) en 1973 explique en partie la croissance du parc deux-roues au Togo à partir de la

¹ Créée en 1973 et siégeant à côté de BATA, derrière le lycée de Tokoin, l'ITOCY avait pour objectif la fabrication des cyclomoteurs, des bicyclettes et des vespas. Très diversifiée, la production de ladite industrie comprenait cinq modèles de bicyclettes de marque Peugeot, quatre modèles de vélomoteurs dont trois de marque Peugeot et un de marque moto bécane et trois modèles de vespa. Industrie mécanique ayant utilisé 70 à 80 personnes dont 60 permanents, l'ITOCY fabriquait sur place le châssis des cycles et des bicyclettes ; elle importait des tubes d'acier de différents diamètres et longueurs que les ouvriers découpaient à la presse au sein de l'entreprise, aux dimensions du cadre des bicyclettes. Il s'agit d'une moyenne entreprise. Cf. *Togo Dialogue*, Mensuel du golfe du Bénin, n° 32 de septembre 1978, p. 16.

période du troisième plan quinquennal. La courbe d'évolution des engins à deux roues a été somme toute plus irrégulière que celle des engins à quatre roues.

Globalement, on peut conclure que c'est dans le cadre du troisième plan quinquennal que le parc automobile togolais a progressé. Cela est dû, d'une part, et prioritairement, aux actions de la Société togolaise de crédit automobile (STOCA¹), d'autre part, à l'avènement du marché d'occasion de l'automobile où les populations peuvent s'acheter des voitures à un coût moins cher². Les véhicules d'occasion viennent de l'Europe, essentiellement de la France, de la Belgique, des Pays-Bas et de l'Allemagne. Toutefois, sur le marché togolais de l'automobile en général, les marques les plus prisées, à partir des années soixante-dix sont, par ordre de préférence, celles japonaises, françaises, allemandes, italiennes puis anglaises³.

Ainsi, depuis le début des années 1980, le taux de croissance du parc a été en moyenne de 15 % l'an passant à près de 30 % l'an depuis 1990⁴.

En somme, le secteur routier a retenu particulièrement l'attention des pouvoirs publics pendant les plans quinquennaux. En témoignent l'extension du réseau, la croissance du parc automobile et l'accroissement du trafic afférent comme on le verra. En revanche, le secteur ferroviaire, eu égard à ses difficultés d'exploitation, n'a pas bénéficié du même intérêt.

2. Place du chemin de fer dans les plans de développement

Les deux premiers plans quinquennaux n'accordèrent aucune importance majeure au secteur ferroviaire. Pire, il était même prévu de le supprimer. Mais, vers la fin du deuxième plan, de nouveaux facteurs entrèrent en jeu. Grâce à ces nouveaux éléments, les pouvoirs publics étaient bien obligés de revoir leur politique vis-à-vis du réseau ferré. Malheureusement, *in fine*, toutes les initiatives se révélèrent presque caduques, les espoirs déçus⁵.

¹ Créée en avril 1963, la STOCA est une société de crédit au capital initial de 15 millions de F CFA. Son but est d'aider les usagers de la route à s'acheter eux-mêmes, par le biais du crédit, leurs propres véhicules. Après un début d'activités timide, la STOCA est parvenue à financer, en 1977, 23 % des véhicules achetés au Togo, soit 700 véhicules sur 3 000. Cf. *Togo Dialogue*, Mensuel du golfe du Bénin, n° 32 de septembre 1978, p. 15.

² Lire Y. I. Videha, VIDEHA G. Y. I., : *Structures des importations des biens d'équipement passant par le port autonome de Lomé : la question du marché d'occasion (1980-2000)*, mémoire de maîtrise d'histoire, Université de Lomé, 2003.

³ Collectif, *Économie et société togolaise. Chiffres, tendances et perspectives*, Lomé, INRS, 1991, p. 111.

⁴ Données tirées du site du Fonds d'entretien routier (FER) devenu Fonds routier (FR) www.fertogo.com, le 20 novembre 2006 à 20 h GMT.

⁵ Ce point de vue est celui d'un administratif, K. N. Nambang, chef division des études à la Direction générale des transports-Lomé. Entretien du 02/03/05, à son poste.

2.1. Peu d'intérêt dans les deux premiers plans

Les difficultés d'exploitation du chemin de fer togolais remontent, on l'a vu, aux années trente avec l'avènement de la crise économique. Face à cette situation, des mesures furent prises. Révision à la baisse des tarifs, achat de nouveaux matériels roulants, interdiction à la circulation de l'automobile sur des axes routiers parallèles au rail..., autant de mesures pour sortir le secteur ferroviaire du gouffre dans lequel il s'est retrouvé. Les efforts pour le maintien du secteur se sont poursuivis au lendemain de la seconde guerre mondiale, précisément dans le cadre des programmes de développement du FIDES. Toutefois, encore une fois, la donne ne changea guère. C'est donc dans un état de déficit chronique d'exploitation que se trouvait le service des chemins de fer du Togo à l'indépendance. Pour compenser le manque à gagner du secteur, l'administration coloniale a, entre temps, contribué à la promotion du transport routier. Ce dernier avait déjà pris le pas sur le transport ferroviaire lorsque furent lancés les plans quinquennaux de développement en 1966.

C'est ainsi que dans le cadre du premier plan, les pouvoirs publics avaient diligencé une étude dont les conclusions devaient décider du maintien ou de la suppression du secteur ferroviaire togolais. Confiée à un groupe d'experts, l'étude concluait que tout investissement destiné à redorer le blason du réseau ferroviaire se présenterait comme une jetée de fonds. Et qu'il valait mieux de supprimer le secteur ferroviaire en focalisant toute l'attention sur le réseau routier.

« On peut toujours cesser l'exploitation du rail et laisser le trafic se reverser sur la route, faisait observer le rapport ; le trafic devient alors suffisant pour permettre le bitumage. Mais à l'inverse, même dans l'hypothèse où une réglementation stricte, d'ailleurs difficile à appliquer, reverse sur le rail la majeure partie du trafic accompli par la route, il faudra toujours continuer d'entretenir la route »¹.

C'est alors que, pour la première fois, la raison d'être du chemin de fer fut officiellement remise en cause. Toutefois, il était hors de question d'abandonner carrément le chemin de fer pour réduire le transport terrestre au seul réseau routier. Pour preuve, le même ouvrage précisait que la desserte de la zone portuaire et des embranchements particuliers de la capitale nécessiterait le maintien en état du parc de wagons marchandises et des engins de traction nécessaires. À cet effet, il est prévu un montant de 108 millions de francs CFA pour l'entretien du secteur ferroviaire²: ainsi, malgré les résultats de l'étude précitée, on était dans une situation d'ambiguïté où on ne savait si on allait réellement abandonner ou non le chemin

¹ Direction des études et du plan, *Plan de développement économique et social (1966 – 1970)*, p. 46.

² Ibidem.

de fer. De toute façon, ce dont on est sûr est que le premier plan quinquennal ne garantissait aucun lendemain certain au chemin de fer dont la cessation progressive de fonctionnement devrait nécessairement rythmer avec les efforts de bitumage des routes parallèles aux voies ferrées. On en était à ce niveau quand fut lancé le deuxième plan.

Cependant, vers la fin des années soixante (précisément à partir de 1968) des éléments nouveaux sont intervenus reposant à nouveau frais le problème du réseau ferré. Parmi ces éléments nouveaux on peut citer :

- Le projet d'exploitation de la carrière de marbre de Gnaoulou à une quarantaine de kilomètres de Wahala, sur la ligne Lomé - Blitta ;
- Le projet de construction d'une cimenterie à Tabligbo,
- L'utilisation du port de Lomé par le Burkina-Faso, ce qui pourrait entraîner un accroissement du trafic ferroviaire ;
- La nécessité de transporter le phosphate d'Avéta vers Kpémé ;
- L'éventualité de l'exploitation des mines de fer de Bangéli, (en pays Bassar).

De tous ces éléments, la construction d'une ligne de chemin de fer reliant la localité de Tabligbo au Port de Lomé demeurerait prioritaire. Cette ligne devait avoir pour mission, l'acheminement du clinker de son site de Tabligbo vers le port de Lomé en vue d'alimenter l'usine de fabrication de ciment qui y est localisée.

La réalisation de ce projet nécessitait de lourds investissements, étant donné qu'il fallait renouveler le matériel et les équipements, entretenir et renforcer les anciennes lignes et acquérir le matériel roulant complémentaire indispensable pour assurer le transport des tonnages de la cimenterie. Les travaux d'entretien et de renforcement des anciennes lignes consistent au ballastage de la première couche des lignes Lomé-Aného et Lomé-Kpalimé et en la soudure des rails sur la ligne du centre. Aussi, faut-il procéder au remplacement de la première travée du pont de Togblékopé avec ensuite le renouvellement de la ligne téléphonique Lomé-Agbonou.

Cette nouvelle donne accorda un regain d'intérêt au chemin de fer. On pensa même reprendre à partir de 1975, le projet de continuation du central togolais. Toutefois, malgré la priorité accordée à ce projet, il ne put se réaliser dans le cadre du deuxième plan. Il faut donc attendre la fin du troisième plan quinquennal (1980) pour voir la ligne du clinker totalement

construite. Néanmoins, les études et les travaux préliminaires afférents ont commencé entre 1971 et 1972.

Ainsi, comme par le passé (c'est-à-dire comme dans le cadre du premier plan) le chemin de fer ne bénéficia d'aucun entretien sérieux dans le cadre du deuxième plan. Les seules réalisations auraient été de longs discours et débats relatifs aux faits nouveaux ci-dessus évoqués, mieux, des études de faisabilité éparses sans un plan directeur préalable. On peut donc s'imaginer l'état dans lequel se trouverait ce réseau ferré déjà en mal de modernisation qui, pendant environ dix ans, n'a bénéficié d'aucun entretien d'envergure. Cette situation ne connaîtra de changement que pendant le troisième plan quinquennal.

En effet, dès 1976, à cause de la chute des prix des matières premières, le phosphate notamment, la crise pétrolière et la crise de subsistance (commencée en 1976 et accentuée l'année suivante) le pays s'engagea dans une politique d'austérité financière. Celle-ci se manifesta dans le secteur ferroviaire par la réduction des frais d'exploitation et une reconversion du personnel excédentaire en vue d'éponger le déficit régulièrement enregistré par le CFT. Parallèlement, il était impérieux de maintenir la plupart des activités des chemins de fer afin de répondre, le moment venu, aux besoins de construction des lignes nouvelles induites par les projets industriels. Plus important était l'achèvement des travaux de construction de la ligne du clinker de Tabligbo, considérée comme un préalable à l'exploitation du gisement de calcaire de Sikacondji situé dans la même région. Cette même voie projetée, était prévue pour assurer, en dehors du transport des minerais, le transport de marchandises et de voyageurs entre Lomé et Tabligbo.

C'est ainsi que commencée dès 1976, la construction de la ligne Tabligbo-Port de Lomé était réalisée en 1980. L'embranchement fut fait à partir du point kilométrique 19 de la ligne du centre (comme l'indique l'image ci-après) jusqu'à Tabligbo.

Photo n° 8 : Embranchement de Tabligbo sur la ligne centrale

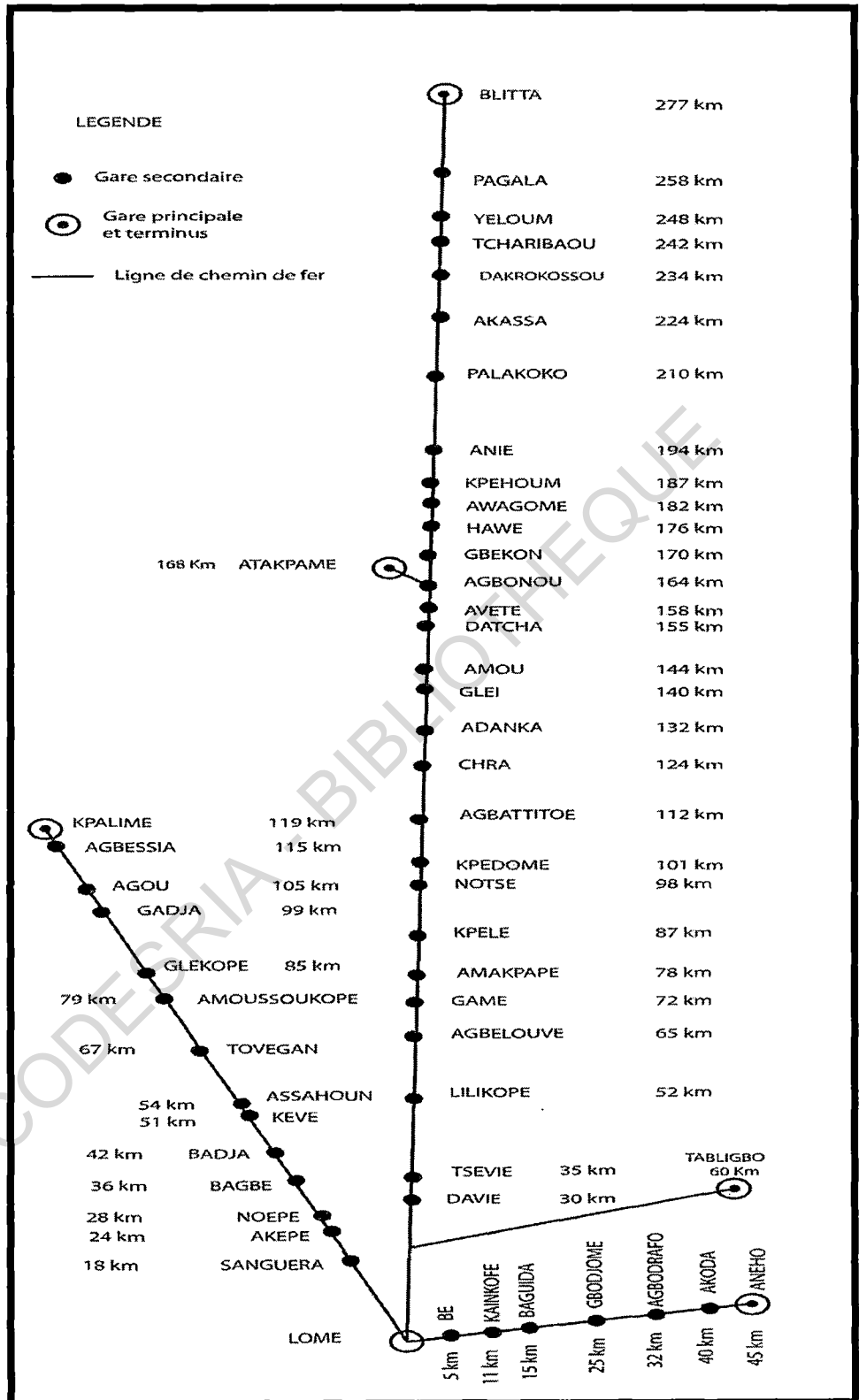


Cliché Joseph Tsigbé 2008. Il s'agit ici de l'embranchement de Tabligbo, à partir du kilomètre 19 sur la voie centrale. Le rail passe sous la route nationale n°1 en direction du nord. Cette ligne est l'une des rares encore opérationnelle de nos jours.

La ligne a une longueur totale de 52 km¹, portant ainsi la longueur totale du réseau ferroviaire togolais à 544 km. C'est ce qui s'observe sur le schéma ci-après.

¹ Considérant les voies urbaines, certains auteurs, notamment E. Agbobli (1987) créditent cette voie de 70 kilomètres de distance.

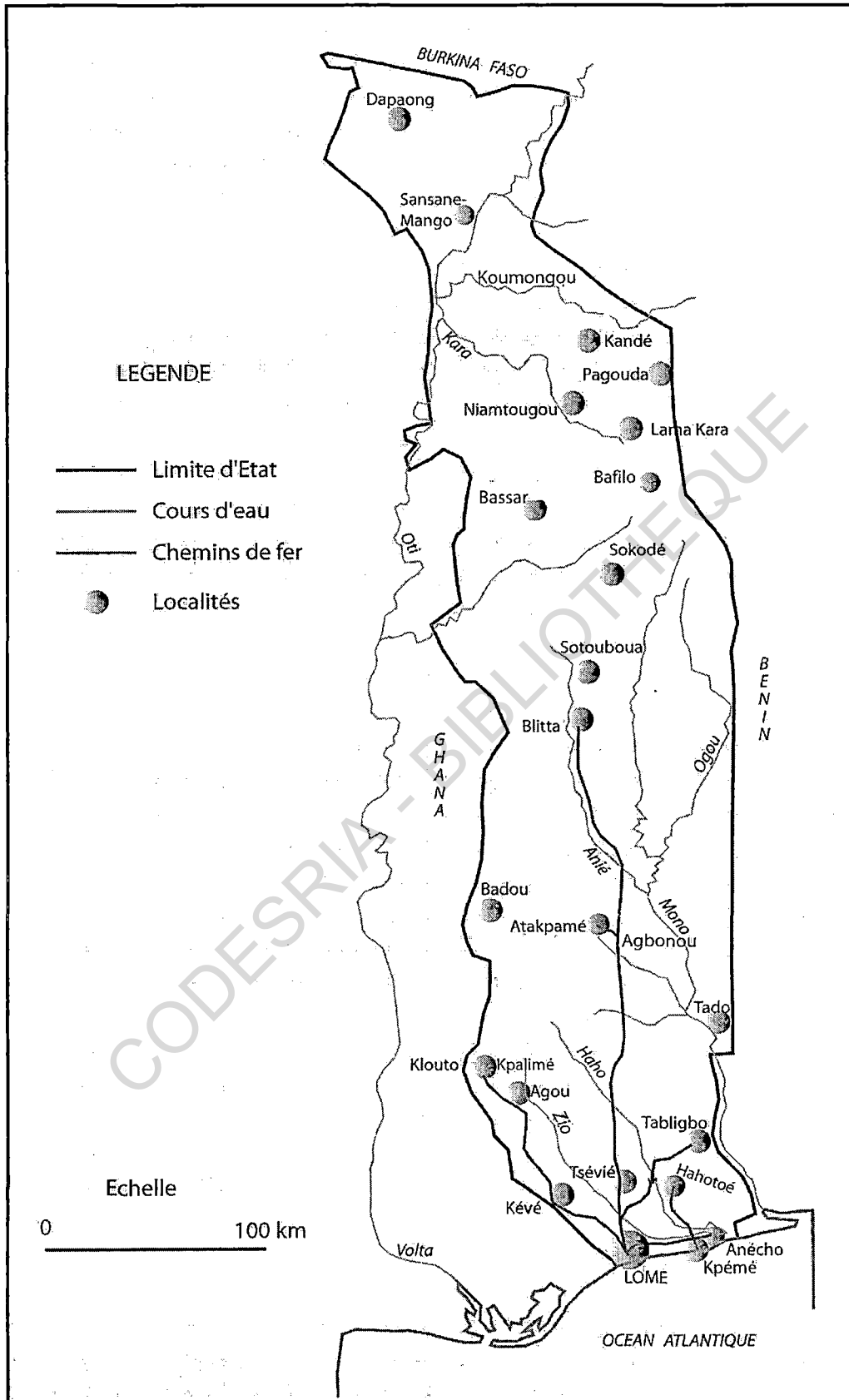
Schéma n° 1 : Réseau du chemin de fer du Togo dans les années 1980



Source : Par nous, à partir de BECEAO, 1960.

Le schéma ci-dessus présente l'éventail des gares secondaires et principales du chemin de fer. La représentation cartographique des voies ferrées donne ce qui suit.

Carte n° 11 : Carte du réseau ferroviaire du Togo avec les gare-terminus dans les années 1980



Source : Tsigbé, 2009.

Depuis la construction de la ligne de Tabligbo, le transport du clinker produit par le CIMAO (Ciment de l'Afrique de l'ouest, situé dans la zone portuaire de Lomé) jusqu'au terminal minéralier du port de Lomé, devient effectif. L'ouverture au trafic de cette ligne a permis au CFT de redorer tant soit peu, son blason à partir de 1980¹, les chiffres d'affaires étant en baisse constante depuis 1976.

C'est toujours pendant cette même période (troisième plan) que fut relancé le débat sur un éventuel prolongement de la ligne du centre vers les régions septentrionales du pays.

2.2. La résurgence de la question du prolongement du rail central : mirage ou espoir raisonnable ?

Vieux projet datant de la période coloniale allemande, le prolongement du central togolais à partir d'Agbonou vers le nord Togo connut un regain d'intérêt sous l'administration française. Malheureusement, cette dernière, malgré les efforts consentis, ne put non plus atteindre l'objectif poursuivi, n'ayant pu réaliser que les 112 premiers kilomètres du projet initial. L'indépendance politique du Togo en 1960 n'a pas donné lieu à la reprise rapide du projet. Il fallait attendre 1975 pour le voir reprendre vie.

De l'année d'accession à l'indépendance jusqu'à 1975, même si la mise en valeur a été la clé de voûte de la politique économique basée essentiellement sur la création des infrastructures de toutes natures, ce que l'on a appelé dans les années 70 la politique des grands travaux, le chemin de fer n'a pas eu la priorité (Ali, 1998). Cette politique a été surtout dominée par la construction des routes et principalement les grands axes avec bitumage, celle de la création de grands complexes industriels : sidérurgie, raffinerie, textile, etc. Ces dernières ont absorbé les énergies des pouvoirs publics. Cependant, tout n'était pas fini pour le chemin de fer. Certaines découvertes de gisements miniers ont remis à l'ordre du jour le problème ferroviaire. Parallèlement à ces ambitions d'exploitation minière, certains pays de la sous-région avaient exprimé leur volonté de conjuguer leurs efforts afin d'étendre le central togolais jusqu'au Mali, ceci non sans raison.

Dans une brochure éditée par la Société togolaise d'études de développement (SOTED), il est écrit sur les premières pages :

¹ Il faut cependant noter que la ligne de Tabligbo a été fermée en 1982, dans le cadre des programmes d'ajustement structurel avant d'être rouverte par la suite.

« 6 septembre 1975, rencontre à Lomé des chefs d'État du Mali, de la Haute-Volta, du Niger et du Togo, pour affirmer leur volonté commune de coordonner le développement des infrastructures routières et ferroviaires de leurs États en vue d'exploiter le port de Lomé et de favoriser la mise en valeur de leurs ressources minières » Plus loin, le même ouvrage précise : « Dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire, les chefs d'État réaffirment leur volonté de rechercher le financement nécessaire à l'élaboration des études de l'ensemble du projet régional »¹.

En fait, l'objectif était de réaliser une liaison ferroviaire allant du port de Lomé au Mali, en passant par la Haute-Volta et le Niger. Mais l'obstacle majeur à la réalisation de ce projet demeurait les moyens financiers.

C'est ainsi qu'à partir de 1977, des démarches ont été entreprises auprès des partenaires en développement en vue de solliciter leur aide financière. Les Nations unies, l'Organisation de l'unité africaine (OUA, aujourd'hui Union africaine), la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (BIRD), le Fonds européen de développement (FED), la Communauté économique européenne (CEE, aujourd'hui Union européenne) etc. font partie des partenaires en développement ayant prêté oreille attentive aux sollicitations desdits pays. Par ailleurs, les mêmes démarches les ont conduits vers des pays comme la France, la République fédérale d'Allemagne (RFA), les États-Unis, le Canada. Ces derniers quoique favorables au projet, étaient réticents quant à son financement.

D'une distance totale de 2 405 km, le coût total du projet est estimé à 144,3 milliards de francs CFA, estimation faite sur la base de la réalisation la plus récente en la matière, à savoir la construction de la ligne de Tabligbo (Ali, 1998 : 118).

Le projet étant resté lettre morte au niveau des pays consultés, les résultats des requêtes financières restant aussi stériles ou mieux, continuant de lambiner au niveau des partenaires en développement, les trois autres pays découragés, étaient amenés à lâcher le projet à partir de fin 1980. Dès lors, le Togo faisant cavalier seul pour trouver des partenaires en développement en vue de continuer le tracé sur Bassar à partir d'Anié, n'eût toujours pas de suite favorable. Suite aux études de faisabilité réalisées par la *Rail indian technical and economic services limited* en mars 1983, cinq tracés furent retenus. Deux tracés furent examinés entre Anié et Sokodé et trois, à partir de Sokodé. Les détails des différents tracés sont contenus dans le tableau ci-après.

¹ SOTED, *Liaison ferroviaire : Togo-Haute-Volta-Niger-Mali* (dossier de pré investissement), Lomé, 1980, p. 1 et suivantes.

Tableau n° 38 : Distance de tracés étudiés par *Rail indian technical and economic services Limited*

Itinéraires	Nouvelle (en km)	Actuelle (en km)	Total (en km)
Anié-Blitta-Sokodé-Chaboua-Bassar	164,25	82,70	246,95
Anié-Blitta-Sokodé-Chaboua-Kabou-Bassar	178,15	82,70	260,85
Anié-Blitta-Sokodé-Bassar via la vallée de Mo	149,75	82,70	232,45
Anié-Sokodé-Chaboua-Bassar	224,25	-	224,25
Anié-Sokodé-Chaboua-Kabou-Bassar	238,15	-	238,15
Anié-Sokodé-Bassar via la vallée de Mo	209,75	-	209,75

Source : Ali, 1998 : 119.

Il apparaît donc qu'il y a beaucoup à construire de toutes pièces qu'à prolonger une ligne déjà existante.

Entre temps, le gouvernement togolais considérait l'Allemagne comme son dernier espoir. Ainsi, des missions diplomatiques togolaises se sont succédées dans ce pays. Il a même fallu la visite officielle du Président de la République togolaise d'alors en Allemagne en 1985. Mais à la requête des dernières missions togolaises, les pouvoirs publics allemands ne cessaient de répéter que « les projets prévus sont énormes et les moyens financiers également dépassent les possibilités d'un seul pays. Il serait donc nécessaire d'avoir l'appui d'un consortium pour le financement de ces infrastructures »¹. Quel résultat peut-on donc tirer de la résurgence de ce vieux projet ?

Il est vrai qu'au départ, les quatre pays avaient promis œuvrer pour la réalisation dudit projet. Toutefois, il est plausible que l'échec de ce dernier soit en partie dû au manque d'endurance des gouvernements malien, nigérien et burkinabé qui ont lâché le projet chemin faisant. Le gouvernement togolais, abandonné par ses pairs, s'est inlassablement battu pour maintenir le projet et le voir réalisé, du moins pour ce qui concerne son territoire. Toutefois, les différentes missions togolaises n'ont pu convaincre les partenaires financiers pour débloquer en plus des 114,29 millions nécessaires au renforcement de l'ancien réseau, les 648 725 millions de F CFA nécessaires à la réalisation de la nouvelle construction (Ali, 1998 : 122). Depuis lors, le projet est soigneusement rangé dans les tiroirs et tombé dans un silence quasi éternel.

En définitive, le secteur ferroviaire fut le parent pauvre des infrastructures de transport terrestres pendant la période des plans quinquennaux de développement économique et social.

¹ SOTED, op. cit., p. 3.

Cette situation est en réalité due à ses propres limites et difficultés d'exploitation. Dans ces conditions, la route lui ayant ravi la vedette, est devenue, depuis un peu plus d'un quart de siècle, le principal moyen assurant la circulation des personnes et des biens, à l'échelle du pays.

III. IMPACT DE LA POLITIQUE DE DÉSENCLAVEMENT SUR LE MOUVEMENT MIGRATOIRE ET LA CIRCULATION DES BIENS

La politique de désenclavement initiée par les pouvoirs publics dans le cadre des plans de développement a enclenché une dynamique relative dans le transport des biens ainsi que dans les flux migratoires à la fois entre zones rurales et des zones rurales vers les zones urbaines.

1. Des flux migratoires sans précédent

Commencés pendant la période précoloniale, les mouvements migratoires au Togo se sont intensifiés pendant la période coloniale. Plusieurs facteurs y ont contribué. On a vu, comment pendant la période de crise des années 1930 les populations intérieures affluaient vers Lomé notamment pour des raisons de survie (Goeh-Akué, 1988). On a également vu comment, dans les années cinquante, l'essor des cultures de plantation dans le sud-ouest du territoire a drainé pas mal de Togolais vers les régions concernées. Pratiquement pendant la même période, cette tendance à la mobilité s'est accrue avec la croissance démographique, la détérioration des termes de l'échange, etc., autant de facteurs qui conduisent progressivement à la prise d'assaut des milieux urbains par les populations de l'intérieur.

Cependant, à partir des années soixante-dix, on assiste à un phénomène migratoire sans précédent non seulement à l'intérieur du Togo mais aussi et surtout vers des destinations extérieures. Entre autres facteurs ayant contribué à ces mouvements massifs de population à l'intérieur du Togo, figure la relative facilité des transports ; car, on se souvient que c'est pendant cette période que la route nord-sud dite route de l'unité nationale a été modernisée. C'est toujours pendant la même période que, la politique de désenclavement aidant, plusieurs localités rurales performantes en production, jadis enclavées furent ouvertes sur les grands axes principaux des voies de communication. Dès lors, l'accès de ces localités aux candidats à l'émigration devient de plus en plus aisé. S'agissant des migrations extérieures c'est surtout la recherche du mieux-être qui les motive. C'est donc de l'intensification de ces migrations du début des années soixante-dix au début des années quatre-vingt (pour ce qui est des migrations

intérieures et plus tôt pour les migrations extérieures) qu'il sera question dans ce paragraphe. Nous essayerons de montrer, à chaque fois que c'est possible, le rôle des voies de communication dans les mouvements migratoires vers telle ou telle localité (surtout pour les migrations intérieures).

1.1. De l'intensification des flux migratoires à l'intérieur du territoire

Deux types de migration seront analysés dans cette section. D'une part, les migrations vers les villes et d'autre part, les migrations rurales. Pour mieux décrire et analyser le phénomène nous nous servirons, en dehors de la pléthore d'études réalisées par Y. Marguerat sur les mouvements migratoires au Togo, surtout des données des deux derniers recensements généraux de la population togolaise, ceux de 1970 et de 1981.

1.1.1. Les données des recensements comme éléments d'analyse du mouvement migratoire au Togo.

Suite au recensement de 1958-1960 dont les résultats, quoique contestés par certains auteurs (à cause de la durée des opérations dans le temps), furent considérés comme "nettement meilleurs aux comptages administratifs" de l'époque coloniale (Nyassogbo, 2005), les pouvoirs publics organisèrent deux autres recensements. Le premier en 1970 et le deuxième en 1981. Depuis lors d'ailleurs, aucun recensement digne de ce nom n'est plus organisé au Togo. Ces deux recensements dont les résultats présentent certes des lacunes, ont fourni, par rapport à celui de 1958-1960, certaines informations complémentaires sur les migrations à travers une question sur les lieux de naissance et de résidence de la personne recensée¹. C'est justement ces informations qui nous serviront de base dans notre analyse.

Les résultats du recensement de 1970 créditent la population togolaise de 1 950 646 habitants². Mais, l'exactitude de ce chiffre, selon quelques analystes, est douteuse, car estiment-ils, la population togolaise aurait été gonflée par le retour massif des Togolais rapatriés du Ghana à la fin de 1969, suite à une mesure prise par les pouvoirs publics ghanéens à l'encontre des étrangers, notamment des Togolais. Combien ils sont exactement ces

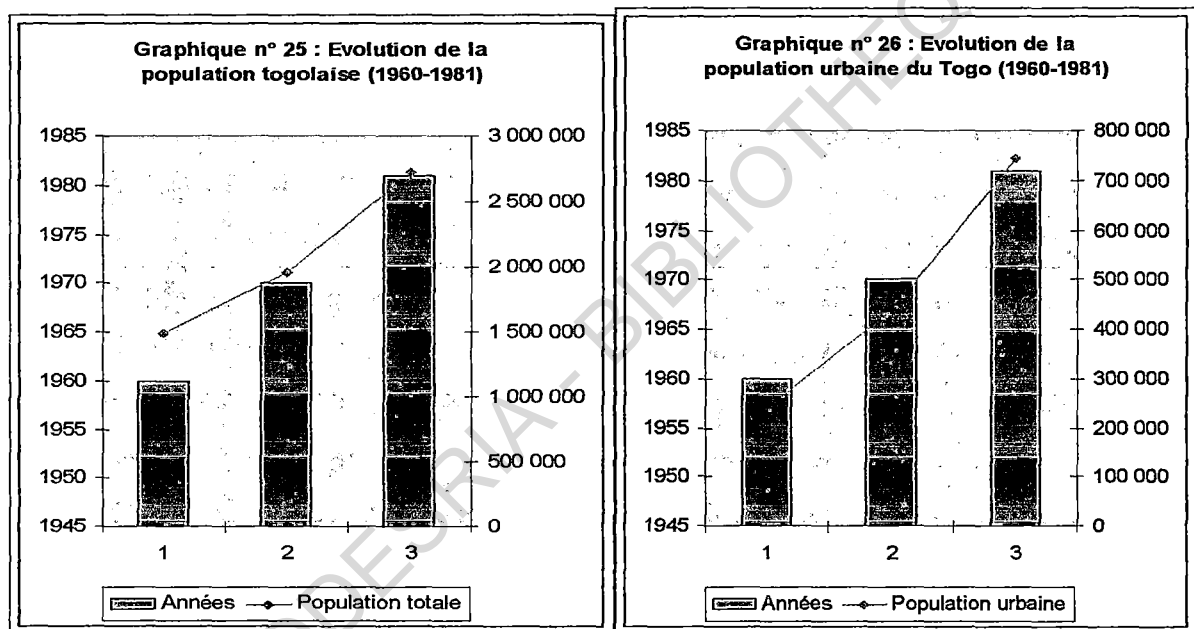
¹ Cette méthode, nous en sommes conscient, est discutable. Car naître dans un milieu ne signifie pas forcément être originaire du milieu. Par exemple, on peut naître de parents ivoiriens dans la région des Plateaux. Cela ne fait pas du nouveau-né un Togolais, à en croire les dispositions de la constitution togolaise. Du coup, cela peut fausser les analyses à bien des égards. Toutefois, nous essayerons d'en tenir compte dans nos analyses.

² Direction de la statistique, "Recensement général de la population, 1^{er} mars au 30 avril 1970 ; résultats provisoires", Lomé, s.d., 79 p. multigr.

rapatriés, aucune statistique ne le précise¹. Une décennie plus tard (1981 précisément), cette population serait passée à 2. 719 000 habitants. Comparés aux résultats du recensement de 1960 qui chiffraient la population togolaise à 1 440 000 habitants, on peut dire qu'en un peu plus de deux décennies, la population togolaise a quasiment doublé.

Parallèlement, selon les résultats des trois recensements précités, la population urbaine² qui comptait respectivement 241 000 (soit 16,7 % de la population totale), 439 000 (soit 22,5 %) et 744 000 habitants (soit 27,5 % de la population totale) a connu une augmentation de l'ordre de 209 % (soit un triplement) en vingt-deux ans, alors que la population totale ne s'accroissait que de 88 % (moins d'un doublement) (Marguerat, 1985 : 1).

L'allure de la croissance de la population totale et de la population urbaine est représentée sur les graphiques ci-après.



Source : Par nous, à partir des données des trois recensements généraux de la population (op. cit.).

Comme l'illustrent si bien les courbes, la population urbaine évolue plus vite que la population totale, environ 4,4 % contre 2,9 % environ³. Ces taux d'accroissement sont loin d'être le résultat d'un simple accroissement naturel. D'ailleurs, sur la base des chiffres ci-

¹ Il est généralement admis que la plupart de ces Togolais auraient à nouveau repassé la frontière. Mais là encore, faute de statistiques, la quantification reste délicate.

² La notion de ville est un peu ambiguë. Cependant, en attendant qu'on y revient dans les développements ultérieurs, la notion de population urbaine, revêt pour Y. Marguerat dans le cas d'espèce la population de trente-deux agglomérations "que l'on peut qualifier d'urbaines". Cf. Y. Marguerat, *Les migrations vers les villes du Togo*, Lomé, Orstom, 1985, 26 p. multigr.

³ Collectif, *Économie et société togolaise. Chiffres, tendances et perspectives*, Lomé, INRS, 1991, p. 26.

dessus avancés, Marguerat (op. cit) a fait une analyse pertinente. Il estime que si les villes ne s'étaient accrues que selon le mouvement moyen (soit + 2,8 % par an), elles n'auraient comptées que 330 000 habitants en 1970 et 450 000 en 1981. De cette analyse, il en vient à la conclusion selon laquelle le flux migratoire vers les villes a été de l'ordre de 100 000 personnes dans les années soixante (soit 5 % de la population du pays) et de 200 000 dans les années soixante-dix. À partir de ces données, on peut déduire qu'un neuvième des habitants du Togo s'est déplacé vers les villes en l'espace de deux décennies, ce qui n'est pas négligeable. Par ailleurs, dans les milieux ruraux, on rencontre de plus en plus des populations des ethnies autres que celles originaires des lieux. C'est dire combien à la fois, les villes et certains milieux ruraux occupent une place prépondérante dans les itinéraires migratoires des Togolais.

1.1.2. Les villes dans le cheminement migratoire

Aborder la question des villes dans le cheminement des migrants implique deux choses. Il suppose d'abord de présenter les villes comme point d'aboutissement (définitif ou temporaire) du processus migratoire des ruraux ; ensuite il s'agit d'analyser le destin de ces migrants dans leur nouveau site d'accueil. C'est justement ces deux aspects de la question qui nous intéressent dans cette rubrique.

1.1.2.1. Les villes, destinations ou relais dans le cheminement migratoire ?

L'émergence des villes au Togo, bien qu'antérieure au fait colonial a connu une évolution dans le cadre de la colonisation. Investis à l'époque, pour la plupart d'entre eux de fonctions administratives (chefs-lieux de circonscription ou simples relais administratifs), nombre de ces centres de décision de l'époque coloniale ont été confirmés dans leurs fonctions après les indépendances (d'autres y furent ajoutés bien entendu), créant ainsi le réseau urbain du Togo indépendant (Marguerat et Nyassogbo, 2005). C'est donc sur la base de cette réalité qu'est définie la notion de ville au Togo. Ainsi, sont officiellement considérées comme villes au Togo les chefs-lieux de préfecture. Au dernier recensement, ils étaient au nombre de vingt-et-un¹ à savoir, de la côte vers l'intérieur : Lomé, Aného, Vogan, Tsévié, Tabligbo, Notsè, Kpalimé, Amlamé, Atakpamé, Badou, Sotouboua, Tchamba, Sokodé, Bassar, Bafilo, Kara, Pagouda, Niamtougou, Kandé, Mango, Dapaong (Marguerat, 1994 : 5-7).

¹ Jusqu'à la loi du 23 juin 1981, ces chefs-lieux de préfecture s'appelaient encore "chefs-lieux de circonscription". Par la même loi, l'orthographe des noms de lieu fut fixée. De vingt-et-un, le nombre de préfectures sera porté à 30 en 1990 ce qui étendit naturellement le "réseau urbain".

Le même auteur (1985 : 2) a procédé à une classification de ces villes en fonction de leur poids sur le plan socio-économique. Ainsi, en dehors de Lomé qui, par sa complexité et sa taille est un cas nécessairement à part, il distingue trois principales catégories de villes dans la liste ci-dessus énumérée. *Primo*, il y a ce qu'il appelle "les centres vraiment urbains" c'est-à-dire les chefs-lieux des cinq régions économiques, "aux activités diversifiées, à dominante commerciale au Sud, administrative au Nord" (Aného, Kpalimé, Atakpamé, Sokodé et Dapaong) ; *secundo*, il y a les "centres faiblement urbains" caractérisés par une forte minorité de catégorie socioprofessionnelle de paysans (Tsévié, Notsè, Badou, Mango, Amlamé, Vogan, Tabligbo) ; *tertio*, viennent "les centres partiellement urbains" « surtout au Nord, où plus de la moitié des chefs de ménage travaillent dans l'agriculture, ce qui, malgré leur rôle de chef-lieu de préfecture, réduit à peu de choses les fonctions spécifiquement urbaines ». Sont classés dans cette catégorie, les centres de Sotouboua, Bassar, Niamtougou, Tchamba, Bafilo, Pagouda, Kandé.

Perçues comme "la fabrique de la nouvelle Afrique... pour le meilleur et le pire" (Balandier, 1955)¹, ces villes attirent plusieurs candidats à l'émigration. Les motifs du départ sont variés et doivent être étudiés, en principe au cas par cas. Néanmoins, on peut retenir quelques constantes. En dehors des migrations forcées et des recrutements obligatoires orchestrés par l'administration coloniale, le plus souvent contre le gré des populations, les migrations vers les villes (et même vers les milieux ruraux) pendant la période postcoloniale sont motivées par plusieurs facteurs. Entre autres, la recherche de meilleures conditions de vie, les besoins relatifs à l'éducation, la nécessité de rejoindre la famille, ce que Gondola (1993 : 195) résume par trois termes génériques à savoir "travail", "études", "famille" ; ces facteurs ne sont nullement limitatifs.

Au sein de ce réseau urbain, Lomé, ville-capitale, joue un rôle à part. Du coup, elle y draine plus de migrants que les villes dites moyennes ou de l'intérieur.

En effet, analysant les données relatives à la population de Lomé selon les résultats des trois derniers recensements, voici ce qu'en dit Marguerat (1994 : 6):

« Capitale politique, cœur économique, pôle intellectuel, nœud de tous les transports, Lomé occupe évidemment une position à part, qui se marque par l'écart séparant la masse de sa population de celle de la seconde commune du pays, Sokodé : 375 000 habitants contre 46 000, soit 8 fois plus (et 13 fois la troisième, Kara) ; écart qui ne cesse de s'élargir : en 1970, Lomé représentait 6,5 fois Sokodé (9,5 la troisième ville, alors Kpalimé) et, 1958-1960,

¹ Ce point de vue de George Balandier est explicitement formulé dans la préface à la deuxième édition de son ouvrage intitulé : *Sociologie des Brazzaville noires*, Paris, 1955 rééd. 1985, p. VII.

5,5 fois Sokodé (7 fois Kpalimé). La "macrocéphalie" du Togo, le déséquilibre entre la première ville et les suivantes s'est donc nettement aggravée ».

En fait, le poids de Lomé sur l'échiquier du réseau urbain togolais est dû au rôle historique de capitale qui lui fut attribué depuis 1897, au début de la colonisation allemande et confirmé par la suite soit, pendant la période française, soit pendant la période postcoloniale. En fonction de ce rôle administratif et sa position stratégique, Lomé fut très vite dotée de structures et d'infrastructures faisant d'elle une véritable ville-capitale¹.

Centre de décision politique et économique, tête de pont des infrastructures de communication qui desservent l'hinterland, Lomé a attiré et attire encore les populations de l'intérieur immédiat et lointain. Dans son article intitulé : "La composition ethnique des villes et les bassins migratoires urbains", Marguerat (1985 ; rééd. 1994 : 65) s'est intéressé aux aires d'attraction de Lomé. Selon lui, si l'attraction de Lomé reste très forte dans la partie septentrionale du territoire, elle ne demeure pas moins à l'intérieur car « partout où son pouvoir d'attraction n'est pas le plus fort, il (le poids de Lomé) est systématiquement le second, derrière le centre local ». Poursuivant son analyse, l'auteur montre, s'appuyant sur les données du recensement de 1981, que :

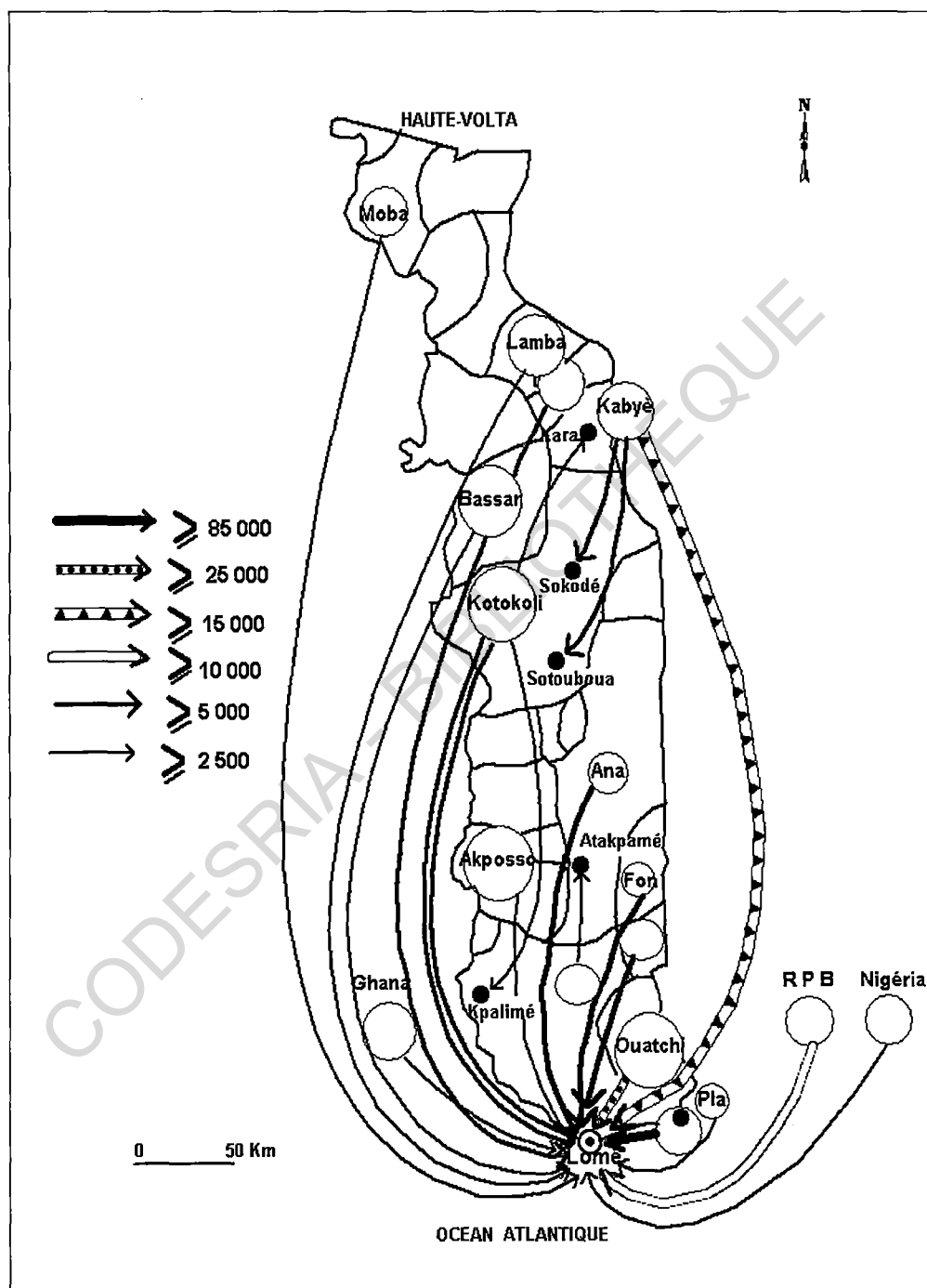
« 85 % des Mina urbanisés le sont à Lomé, comme 81 % des Pla-Péda, 76 % des Ewé et des Adja-Ehoué, 62 % des Ouatchi [...] 38 % des Ana citadins, 34 % des Akposso, 24 % des Akébou..., puis 17 % des Kotokoli, 16 % des Bassar, 9 % seulement des Tchamba ; elle remonte à 34 % chez les -rares- Konkomba urbanisés, retombe de 10 à 20 % dans l'Extrême Nord... Comme en 1970, Lomé est la première destination urbaine des Kabyè, qui y sont nombreux, et des Konkomba, qui ne le sont pas, ainsi que de très petits peuples du centre (Adélé, Anyanga, Kpessi)».

Comme on peut le constater, Lomé, à l'instar de plusieurs villes-capitales africaines, Abidjan notamment (Dureau, 1987), est un véritable *melting-pot* où on retrouve pratiquement toutes les franges ethniques qui peuplent le pays.

Cependant, les principaux bassins migratoires de la ville sont situés, depuis le début des années 1980, dans les régions du sud, avec l'affirmation de plus en plus prononcée des villes secondaires de l'intérieur, comme l'indique la carte ci-après.

¹ Une ville-capitale ou une capitale d'État est définie, selon Jean Bruthnes et Camille Vallaux (1921 : 366) comme étant une ville qui n'est pas seulement « le siège directeur de la pensée et de l'action politique. Elle est aussi, comme les frontières elles-mêmes, un réservoir ou un magasin de forces de l'ordre spirituel et de l'ordre matériel. Le plus souvent, là se concentrent les moyens financiers [...] Quand rien ne contrarie plus le mouvement et qu'il atteint son plein effet, la capitale n'est plus seulement le réduit central de l'État : elle devient presque l'État lui-même ».

Carte n° 12 : Principaux bassins migratoires de la ville de Lomé vers les années 1980



Source : Par nous, à partir de Marguerat, 1994.

Les villes de l'arrière-pays sont soit des capitales régionales, soit des chefs-lieux de préfecture. Dotées ainsi de fonctions politico-administratives et desservies par des voies de communication, ces villes moyennes constituent soit le point de chute, soit des relais importants dans le processus migratoire. Toutefois, il faut reconnaître que ces villes n'ont pas la même taille. À ce titre, elles ne présentent pas le même intérêt pour les migrants. C'est ainsi que de petits centres à prépondérance rurale entre autres, Badou, Notsè, Sotouboua (respectivement 34 %, 32 % et 45 % d'actifs ruraux au recensement de 1981) accueillent un nombre relativement faible de paysans, fonctionnaires de l'agriculture, etc. alors que les capitales régionales accueillent plus de migrants.

De 1958 à 1981, la population des villes intérieures a considérablement crû. Y. Marguerat (1994 : 12-13) s'est penché sur la question ; les résultats auxquels il est parvenu permettent d'en saisir la trame.

En effet, au recensement de 1958-1960, en dehors de Lomé, trois villes seulement dépassaient 10 000 âmes. Il s'agit de Sokodé (14 700), Kpalimé (11 900) et Aného (10 400). Atakpamé, Bassar et Tsévié s'en approchaient. Après une décennie, non seulement ces villes mais aussi d'autres, auparavant de moindre importance, ont vu leurs effectifs considérablement augmenté : Sokodé (29 200 habitants), Kpalimé (19 800), Atakpamé, Bassar et Tsévié s'échelonnent entre 17 000 et 13 000 habitants, Aného (10 900), Kara (9 400), etc. En 1981, Sokodé a gardé sa première place en tant que ville intérieure la plus peuplée avec ses 46 300 habitants. Naguère 12^{ème}, Kara passa au deuxième rang avec ses 28 500 habitants). Suivent respectivement Kpalimé (28 100 hab.), Atakpamé (23 600), Tsévié (20 200), Bassar (17 800), Aného (14 000).

De façon générale, en l'espace de vingt-deux ans, les taux de croissance des villes du Togo, qu'elles soient capitales régionales ou simple chefs-lieux de préfecture se présentent ainsi :

« La ville de Kara a été multipliée par 9,9, Dapaong par 3,5, Sokodé par 3,2 et Tabligbo par 3. Entre les coefficients 2 et 2,5, on note Atakpamé, Kpalimé et Tsévié parmi les villes moyennes, Sotouboua, Pagouda et Notsè parmi les petites. À l'autre extrémité, Kandé n'a augmenté que de 55 % en deux décennies, Vogan de 44 %, Aného de 37 %, Niamtougou de 31 % et Badou (sans ses fermes) de 27 % » (Marguerat, ibid.).

En dehors de ces villes rendues dynamiques grâce aux fonctions administratives, il existe d'autres agglomérations dont les fonctions économiques et sociales qu'elles sont appelées à jouer les distinguent des campagnes. Classés dans la catégorie de ce que Marguerat

(op. cit.) appelle "centres infra-urbains" ces bourgs (une dizaine au total), se présentent comme suit en 1981 : Agbonou (4 154 habitants), Agoenyivé (10 769 avec les Zongo), Kéao (6 204), Anié (10 163), Dadja (5 010), Agou gadzépé (2 825), Assahoun (5 043), Togoville (5 555), Agbodrafo (3 573), Hahotoe (8 720) et Glidji (2 141). Regroupant 21 150 habitants au recensement de 1960, ces onze agglomérations furent créditées de 37 450 âmes au recensement de 1970, soit une croissance de 77 % pendant une décennie, croissance ayant passé à 71 % pendant la décennie suivante (Marguerat, 1994 : 15).

Parmi les candidats à l'émigration vers les centres urbains secondaires, les élèves tiennent une part relativement considérable. Qu'elle soit de provenance réellement rurale, ou au contraire, déjà urbaine, la migration des scolaires vers les villes ne contribue pas moins à gonfler substantiellement l'effectif de leur population. Dans une étude réalisée par Jean-Claude Pauvert intitulée "Migrations et éducation" dans les années soixante, il apparaît que sur un échantillon de 1 000 élèves interrogés, qu'ils soient des écoles privées ou publiques à l'échelle du territoire, 40 % des élèves des cours moyens et élémentaires vivaient relativement loin du groupe familial restreint de leurs père et mère. Plus tôt dans les années cinquante, lors d'un sondage, on a remarqué que dans plusieurs villages de la région de Kpalimé, 20 % des habitants absents étaient des écoliers, partis dans une ville proche ou relativement lointaine pour étudier (Pauvert, 1960 : 473)¹. Ces migrations scolaires vers les villes sont souvent dues au fait que plusieurs localités rurales ne disposent pas d'infrastructures scolaires conséquentes comme on peut les trouver en ville².

Un fait également marquant est que dans ces villes, on rencontre pas mal de ressortissants des différentes ethnies du Togo. C'est ainsi que dans les villes des régions septentrionales, on rencontre non seulement les ressortissants des ethnies du milieu, mais aussi et de plus en plus ceux des ethnies des régions du sud et du centre. À Sokodé, considérée comme capitale administrative (statut ayant scellé son destin d'hégémonie au nord Togo) (Barbier, 1987 : 353), on rencontre non seulement les Tem, mais aussi des Éwé, des Moba, des Ouatchi, des Kabiyè, etc. Dans les villes de la région des Plateaux notamment, à Kpalimé,

¹ Ce fait n'est pas spécifiquement togolais. Dans plusieurs villes africaines, ce phénomène est récurrent. Au Cameroun entre autres, lors du recensement de 1976, environ 30 % d'élèves et étudiants furent enregistrés comme acteurs de migration scolaire (Franquville, 1987 : 424).

² Il faut cependant reconnaître que ce seul élément est loin d'expliquer cette pratique. Une autre cause de ces départs réside, selon l'auteur précité, dans le désir qu'ont les parents (et ce, surtout en pays éwé), d'envoyer leurs enfants chez d'autres membres de famille, voire chez de simples connaissances. Dans bien des cas, ces enfants, une fois dans la famille d'accueil, deviennent de véritables serviteurs non rémunérés. Toutefois, il faut faire la part entre le placement d'enfant "Amegbonovi" qui débouche parfois sur la servitude et l'esclavage domestique et des "boys" ou "bonnes". Dans le premier cas, il incombe à la famille d'accueil d'assurer l'éducation et l'entretien de l'enfant. Dans le second cas, c'est juste le contraire.

Atakpamé, Badou, une étude réalisée par Véronique Dupont (1986) montre la présence d'une forte proportion des immigrants des régions centrale et septentrionale. Mais en général, les bassins migratoires des villes moyennes demeurent les zones rurales d'où l'accroissement du phénomène de l'exode rural¹. Cette réalité amène Dupont (1986 : 167) à affirmer que :

« La zone d'influence migratoire des quartiers étudiés s'avère assez étendue, dépassant largement les limites régionales, et même nationales. La diversité ethnique de ces populations urbaines ne résulte donc pas uniquement de celle de la population de la région, mais correspond au rayonnement propre à ces centres ».

La situation dans la région des plateaux que souligne ici Dupont peut être généralisée à l'échelle du pays.

Malgré tout, il faut reconnaître avec Marguerat (1994 : 12) que *« les villes secondaires au Togo restent marginales ; leur croissance est limitée et fléchissante : + 59,4 % de 1959 à 1970, + 44,2 % de 1970 à 1981 ; soit respectivement, 4,3 % puis 3,2 % par an (soit actuellement –sic- 10 000 nouveaux citadins annuels), chiffre de peu supérieur à l'accroissement national (2,8 %) ».*

Le fléchissement observé repose avec justesse l'interrogation soulevée par Dupont (1986 : 20) quand elle demandait si les villes moyennes, relais administratifs et économiques ne sont pas devenues de simples relais migratoires dans le processus de drainage des hommes vers la capitale. De notre point de vue, il nous semble exact de répondre à l'affirmative. Cependant, il convient de préciser que même les villes-capitales des pays ont du mal à retenir les migrants qui intègrent de plus en plus des réseaux plus vastes de migration internationale².

En général, il faut noter que les villes, Lomé en tête, drainent des flux migratoires considérables. La relative qualité des voies de communication ainsi que l'existence des services de transport interurbain contribuent à ce flux d'hommes. Cependant, une fois le migrant parvenu dans les murs de la ville s'ouvre devant lui une nouvelle page de sa vie.

¹ Pour d'amples informations à ce sujet, lire G. Nyassogbo (2005).

² Lire: "Migrants ouest-africains : miséreux, aventuriers ou notables ?" in *Politique africaine*, n° 109 de mars 2008, Paris, Karthala, n° 109, pp. 5-106.

1.1.2.2. De l'insertion du migrant à l'émergence des constructions identitaires en milieu urbain

« Avant de venir s'installer à Rassago, Adama avait vécu longtemps à Zogona, un quartier voisin, chez un commerçant nommé Nobila, originaire comme lui-même de la sous-préfecture de Zamsé. Il y avait près de vingt ans maintenant qu'Adama avait fui Zamsé pour venir à Ouagadougou après son échec répété au certificat d'études primaires à l'École de la Mission Catholique de Zamsé... Adama avait continué à vivre chez cet homme, même après qu'il eut trouvé son emploi à la SOVOGAM. Ce n'est qu'à la suite de son mariage qu'il avait acquis auprès de vieux propriétaires terriens, après maintes courbettes et à force de noix de cola, le bout de terre sur lequel il avait élevé cette maisonnette dont il était fier... » (Ilboudo, 1987, cité par Aholou, 2008 : 90).

« Au sortir du bain, elle [Maïmouna] s'enveloppa frileusement dans de grandes serviettes-éponges qui semblaient avoir été tissées dans une cuve de parfum. Rihanna l'attendait dans sa chambre pour la transformer, comme elle disait, en petite Dakaroise. L'opération fut longue et savante. Elle fut interrompue plusieurs fois par des visites importunes de gens venus sous prétexte de présenter leurs hommages à Rihanna mais qui, en réalité, n'avaient qu'un seul désir : se renseigner sur la personnalité de la petite sœur... » (Sadji, 2004 : 87).

Ces récits sous les plumes de romanciers africains, décrivent la trajectoire d'insertion de jeunes migrants dans les villes africaines de Ouagadougou et de Dakar. À Lomé ainsi que dans les villes intérieures, le processus est le même.

Dans son article intitulé "loin de Mango. Les Tiokossi de Lomé" Jean Marie Gibbal (1982 : 25-51) montre comment se réalise l'insertion des jeunes anoufom dans la capitale togolaise. À partir d'une enquête, l'auteur réalise que l'installation de ces jeunes migrants se fait selon un schéma déjà connu dans les métropoles africaines : « prise en charge au début par un membre de famille ou, à défaut, de la même maison, du même quartier d'origine... ». À partir de ce moment, commence le processus d'insertion :

« Le nouvel arrivant habite donc chez son hôte jusqu'à ce qu'il trouve un emploi que celui-ci, dans le meilleur des cas, va tenter de lui fournir. Cette période d'attente peut être fort longue, jusqu'à deux ans. Le jeune quitte assez rapidement son hôte une fois qu'il a trouvé un travail, afin d'alléger les charges de celui-ci et il loue alors une chambre en ville. [...] L'insertion à Lomé s'effectue donc dans un milieu ethniquement homogène » (p. 26).

Ce parcours, loin d'être spécifiquement anoufo, incarne tout le processus d'insertion du migrant à Lomé et à quelques différences près dans les villes moyennes.

La situation des femmes dans le processus de migration et d'insertion est légèrement différente. Cela est dû au fait qu'elles n'ont pas les mêmes contraintes et possibilités que les hommes migrants. Bien souvent, leur niveau d'instruction est très faible et elles ne possèdent aucune connaissance professionnelle. De plus, elles sont souvent déjà mariées, et exercent des responsabilités envers leur ménage et leurs enfants. Ces différences de situation sont souvent déterminantes dans leur parcours de migrantes (Findley, 1989 : 55). Il faut cependant signaler que pendant longtemps, les études sur les migrations ne portaient que sur les hommes. Mais ces dernières années, on commence à admettre de plus en plus l'importance en nombre et en effets des migrations féminines. Au Botswana, dans certaines régions du Sénégal et au Mali, par exemple, des études ont prouvé que les femmes migrent en plus grand nombre que les hommes (Bryant, 1977 ; Hamer, 1981 ; Van westen et Klute, 1986). Mais pourquoi migrent-elles ?

Généralement, Quand on demande aux femmes les raisons de leurs migrations, on reçoit une des deux raisons principales : « accompagner mon mari » ou « chercher du travail » (Findley, 1989 : 58).

À Lomé, les motifs sont les mêmes. A. Agounke et M. Pilon dans leur article¹, décrivent quelques aspects aussi bien du parcours migratoire que de l'insertion urbaine des femmes migrantes moba-gurma, très représentatifs du phénomène à l'échelle nationale :

« Les migrantes moba-gurma représentent en 1990 plus de la moitié (58 %) de l'ensemble de la communauté résidant à Lomé. Cette proportion croît rapidement avec l'âge : inférieure à 30 % chez les enfants de moins de 10 ans, elle dépasse les trois quarts (77,6 %) chez les 20-24 ans, et demeure supérieure à 90 % à partir du groupe d'âges de 25-29 ans. Les deux principales raisons de la migration sont les suivantes : Le motif matrimonial est le plus important (55 % des cas), et concerne les jeunes femmes venant à Lomé au moment de leur mariage, soit des épouses partant rejoindre leur mari déjà installés dans la capitale. Combiné à cela, l'assez faible proportion des départs d'enfants accompagnant ou partant rejoindre leurs parents (9 %) confirme bien le caractère avant tout masculin et individuel de la migration ; la plupart des familles vont se constituer à Lomé.

¹ A. Agounke et M. Pilon, « Quelques aspects de l'insertion urbaine des femmes migrantes Moba-Gurma à Lomé (Togo) », in P. Antoine, D. A. Baré, *La ville à guichets fermés? Itinéraire, réseaux et insertion urbaine*, 1999, Paris, IRD, pp. 199-213.

L'aide au ménage constitue le second motif de venue à Lomé (18,5 % des cas). En effet, afin de se faire aider dans leurs diverses tâches domestiques et pour veiller sur les plus jeunes enfants, les femmes Moba de Lomé font venir des jeunes filles du pays à Lomé. Souvent des sœurs cadettes de la femme ou du mari, ces filles âgées de 15 à 19 ans appartiennent à la catégorie des "amègbononvi" ou encore "Vidomègon", une pratique très répandue au Togo et au Bénin. Il s'agit d'une migration planifiée, ce n'est pas le départ à l'aventure. La quasi-totalité des migrantes savent où elles iront habiter à Lomé.

Étendant l'analyse à d'autres ethnies, les mêmes auteurs observent : « *Ce profil professionnel des moba-gurma est représentatif, dans ses grandes lignes, de l'insertion professionnelle d'autres populations en provenance des régions septentrionales du Togo (Kabyè, Bassari, Losso)...* ».

[...] *Le processus migratoire conduisant les jeunes filles et les femmes moba-gurma à Lomé est d'une certaine manière « sans histoire ». Pour l'essentiel, il ne traduit pas des comportements de rupture par rapport à la famille et au milieu d'origine. Il ne renvoie pas non plus à des stratégies de survie du groupe ce qui est un peu le cas de toutes ces jeunes filles venant du sud-est du Togo travailler en ville comme portefaix¹ ou comme bonne. La venue à Lomé se réalise presque toujours dans le cadre familial, que ce soit au titre de l'aide familiale, de la poursuite des études ou pour un motif matrimonial ».*

Comme on peut le constater, l'insertion urbaine des migrants togolais est souvent assurée par des structures familiales déjà installées dans les centres urbains. La littérature est relativement abondante sur cette question. Pour certains auteurs, l'insertion du migrant en ville conduit à une sorte de déstructuration de la famille et l'amène à s'adapter aux contextes urbains (Yacoob, 1983 ; Beiser, 1980 ; Uneca, 1985 ; Izzard, 1985 ; Okojie, 1984 ; Pittin, 1984 ; Kleis, 1981 ; Coulibaly, 1978). En revanche, pour d'autres, les familles jouent un rôle extrêmement important dans l'accueil des migrants, dans l'amortissement des coûts liés à leur arrivée en ville. Car, estiment-ils, face à des structures administratives et politiques mal équipées pour résoudre les problèmes de l'intégration des migrants, canaliser les migrations, planifier la création d'emplois urbains, ce sont les structures familiales qui, vaille que vaille, amortissent une bonne partie des coûts psychologiques, sociaux, économiques de l'arrivée des nouveaux venus vers les villes (Locoh, 1989).

¹ Lire M. Gbeassor, "Les jeunes filles porteuses du grand marché de Lomé", in *Cahier ORSTOM*, série Sciences Humaines, vol. XXI, n° 2-3, 1985, pp. 339-341.

Une chose est certaine, c'est que ces points de vue ne sont pas opposés. Car, il faut reconnaître que ce ne sont pas tous les migrants qui ont des familles en ville. Pour ceux qui en ont, et c'est la majorité des cas, leur insertion ne pose pas souvent de problèmes bien qu'il y ait des exceptions. Par contre, pour ceux qui n'en ont pas, (ou qui en ont mais n'en ont pas bénéficié) ils sont obligés de se débrouiller pour pouvoir s'affirmer. Pour y parvenir, le migrant éprouve d'énormes difficultés dans ce que Mongo Béti (1954) décrivait comme *Ville cruelle* et ne peut se fier à la solidarité fraternelle autrement dit, au "parasitisme"¹. D'emblée, pour cette frange de migrants, la famille passe au second plan. On dit souvent de ces personnes que la ville les a façonnées dans le moule de l'individualisme.

Accueillis par une structure familiale ou non, le jeune migrant en ville est souvent invité à intégrer les structures de solidarité ou associations de ressortissants de son milieu d'origine, espace où se construisent *a priori* les identités du "village".

En effet, comme le fait remarquer Cyprien Aholou (2008 : 96-97), la théorie sur le regroupement en ville des communautés ethniques n'est pas nouvelle. Déjà, les initiateurs de la sociologie et de l'écologie urbaine dégagent l'idée d'une élaboration d'expressions culturelles inédites dans les milieux urbains. En 1930, l'ethnologue Robert Redfield a développé la théorie du *continuum folk urbain*, une théorie qui relevait presque de l'histoire de l'humanité (Redfield, 1930 cité par Aholou, 2008). Selon cet auteur, l'humanité marcherait du *pôle folk*, le plus simple, vers le pôle urbain, plus complexe. La vie dans la ville détruirait ou affaiblirait les solides liens qui intègrent les gens dans une société rurale ; elle créerait une culture urbaine caractérisée par la fragmentation des rôles sociaux et déterminée par un comportement plus individualisé. À l'homogénéité d'une société rurale correspondait une structure non ambiguë et monolithique, qui serait substituée, dans la société urbaine, par une structure sociale marquée par une hétérogénéité des rôles, des actions et des significations. La culture rurale, dans laquelle tous les éléments culturels seraient définis, se transformerait, dans la société urbaine, dans la ville en une culture fragmentée, dont les conséquences inévitables seraient les conflits et la désorganisation.

Plus récemment, Iris Marion Young (1990)² soutient que la reconnaissance de l'identité est un droit et que les pouvoirs publics doivent faire de leur mieux pour promouvoir tout ce qui peut contribuer à affirmer l'identité des différents groupes aux États-Unis par exemple. Du

¹ Lire les remarques intéressantes d'André Lux sur "Les avantages économiques du parasitisme dans les villes africaines", in *Folia Scientifica Africae Centralis*, n° 3, juillet 1954, pp. 49-53.

² Lire Iris Marion Young, *Pour une politique de la différence*, Princetown, Princetown University Press, 1990, 286 p.

coup, cette position légitime les regroupements associatifs à caractère ethnique considérés comme cadre d'expression de l'identité du groupe.

Cependant, si certains auteurs réclament le droit de cité de ces associations, d'autres par contre, déplorent le fait que celles-ci se détournent malheureusement de leurs objectifs premiers. Dans une étude sur les associations à Brazzaville, Michèle Odéyé (1985 : 68) confirme une idée d'ailleurs chère à George Balandier en mentionnant que les institutions associatives perdent leur fonction traditionnelle de régulation globale de la société en devenant des structures exclusives d'entraide.

Toutes ces approches ont contribué à théoriser la notion de mouvements associatifs à caractère ethnique en milieu urbain. Mais c'est à un auteur anglo-saxon que l'on doit une approche plus précise de ce qui nous intéresse. La problématique de Kenneth Little au sujet du mouvement associatif volontaire se résume comme suit :

« More often is it the case, as I propose to show, that the African moving out of the tribal area continues to be influenced by tribal culture. In other words, instead of viewing the contemporary West African situation in terms of the juxtaposition of two entirely different cultures, we shall do better to conceive it as a process of adaptation to next circumstances and conditions¹ ».

Comme l'a si bien souligné Gondola (1987: 349), on ne doit pas tout retenir de cette "profession de foi" car l'influence de la tradition sur le nouveau citadin est dans bien des cas relative, même si on a tendance à recréer le village dans la ville.

En Afrique, les migrants se regroupent en fonction de l'affinité parentale, ou d'origine, en associations² pour assurer la socialisation urbaine du jeune migrant d'une part, et d'autre part, entreprendre des projets de développement, trouver des moyens de financements ou exercer du "lobbying" auprès des autorités politiques en faveur de leur région (Coulibaly, 1989,

¹ Kenneth Little, "The role of Voluntary Associations in West African Urbanisation", in *American Anthropologist*, 1957, p. 580. La théorie de Little sur l'urbanisation et ses conséquences socioculturelles représente l'une des analyses sociologiques qui appréhendent le mieux l'imbrication entre le fait urbain et le milieu rural. Des auteurs comme M. Gluckman en voulant réfuter les constructions méthodologiques de Little sont passés à l'extrême en élaborant des thèses d'une rare fragilité. Pour plus de précision sur ce dernier auteur, lire M. Gluckman, "Anthropological Problems arising from the African industrial Revolution", in A. Southall (ed.), *Social change in modern Africa*, London, 1961, pp. 69-70.

²Au Togo, comme dans bien des pays, ces associations sont régies par la loi 1901. Jean-Marie Mignon utilisera l'expression « nationalisation de la loi 1901 », pour désigner le recours à cette loi française pour réglementer le monde associatif en Afrique. "Le destin de la loi 1901 en Afrique", *Les cahiers de l'Animation* n°55, 1986, p. 30 : cité par Aholou, op. cit.

cité par Aholou, 2008 : 90). Des études font remonter ces types d'organisations, considérés comme précurseurs du mouvement associatif à la période coloniale, notamment dans l'espace AOF. Œuvre de l'élite africaine, elles sont apparues dans l'après-guerre pour procurer aux jeunes citadins les repères dans la vie socioéconomique urbaine (Gamandzori, 1987). Pour sa part, Odile Goerg (1989), dans son étude sur la Guinée, aboutit à la conclusion que « leur apparition suit la chronologie des migrations ».

Au Togo, mis à part les travaux de Michel Agier (1980) qui a étudié le phénomène "Zongo" comme élément de sociabilité destiné à l'insertion des commerçants dit haoussa¹, les travaux de Aholou (2008 : 98-99) se sont intéressés à ces associations, notamment quelques-unes exerçant dans la ville de Lomé. Voici la description qu'il en fait :

« Désigné souvent par le vocable de "fils du terroir" ou "fils de la région", leur engagement constitue sans nul doute un palliatif à la carence des moyens et des structures de l' tat. C'est dans ce cadre théorique qu'il faut situer la fonction des associations de développement dans les villes de Lomé [...]. Les premiers venus, dans le cadre de l'exode rural, en général célibataires, gardent des attaches au village et y retournent pour "prendre" femme. Ceux-ci, ainsi que leurs épouses, accueillent frères, sœurs, cousins ou cousines qui à leur tour, après émancipation feront de même. Cette chaîne de solidarité finit par constituer une grande famille de solidarité mécanique (au sens durkheimien du terme) mais assez ouverte, car animée d'un désir d'ascension sociale. La forme de manifestation de cette solidarité est la création des associations de ressortissants.

  Lomé, l'une des toutes premières serait le "Guin-union". Elle serait née avant 1920. En effet, la reproduction en ville du village, et le maintien des liens sociaux amènent les migrants à former des associations. [...]. Les responsables de ces structures sont les fonctionnaires ressortissants de ces villages. La visite à ces personnalités a un objectif principal : aider à trouver un travail. Le plus souvent un emploi de manœuvre ou de docker au Port. La hiérarchie des relations conduit à la création, au sein d'un même groupe ou d'une même association, de groupes d'amis, exerçant la même profession ou ayant le même âge et basés sur un système d'échange égalitaire et de visites réciproques et quotidiennes. Face aux difficultés de la vie urbaine, ce phénomène d'association s'est vite généralisé et est devenu un modèle de socialisation par excellence.

¹ Le même auteur a écrit un article qu'il a intitulé : « L'ethnicité urbaine. Le cas de "Haoussa"   Lomé (Togo) », in P. Haeringer et J-C. David, *Anthropologie et sociologie de l'espace urbain*, Programme "Citadinit s", Dossier né 2, document provisoire, 1986, pp. 297-303.

Dans les années 1940, les rapports officiels faisaient état de l'existence à Lomé de groupements similaires, qualifiés d'amicales à base ethnique, clanique voire intellectuelle. Quatre d'entre eux furent clairement identifiés. Il s'agit de :

- " Union de Souza" regroupant les descendants de la famille d'origine brésilienne de Souza à Lomé ;
- "Tugba Habobo" ou "Tugba Union" regroupant tous les Tugba (groupe ethnique au sud-est du Togo), résidant à Lomé ;
- "Amenuveve Habobo", une union fraternelle et de sympathisants à intérêt commun ;
- "Pro Patria", regroupant un certain nombre d'intellectuels qui, le plus souvent, se réunissaient pour discuter des problèmes de tous ordres du moment¹.

Il est possible qu'il en existât d'autres, inconnus des pouvoirs publics ; car pour se faire connaître, ces associations devront évoluer dans un cadre formel en se conformant aux exigences régissant la création d'Associations au Togo, ce que nombre d'entre elles n'étaient pas en mesure de faire à l'époque, d'ailleurs comme c'est le cas aujourd'hui.

De toute façon, évoluant dans un cadre formel ou informel, ces organisations étaient des sociétés d'aide mutuelle créées dans un but social, afin d'assurer l'insertion socioprofessionnelle, favoriser la promotion des leurs, et garder des relations pérennes entre la ville (leur nouveau cadre de vie) et le village (leur origine).

Cette constatation est d'autant plus réelle que le confirme l'analyse de Cyprien Aholou (2008 : 99) :

À l'origine, l'objectif de ces associations était de recréer les liens de fraternité et d'entraide qui doivent exister entre ressortissants d'une même contrée sur la base identitaire, sans aucune autre forme de revendication... Ayant la solidarité comme mot d'ordre, les membres de ces associations prennent en général en charge les nouveaux arrivants qu'ils peuvent loger, eux qui se sont installés antérieurement. Ils les aident dans la recherche d'un emploi et, plus tard, d'un logement. Cette forme de fraternité ou de solidarité villageoise se maintient au-delà de l'autonomie des uns et des autres et donne lieu à des réunions de ressortissants. Les moments de deuil et de réjouissance sont partagés dans la ville. Pour des raisons de respect de la tradition, le moment de deuil reste le plus important chez plusieurs groupes ethniques installés à Lomé [...]. La tradition veut que le cadavre d'un migrant décédé en ville soit transporté au village pour être inhumé. Pour cette circonstance, la démarche de

¹ JOT, 1944, p. 47.

rassemblement des congénères du village, pour organiser les funérailles et accompagner la dépouille au bercail, est plus qu'indispensable. Rien que pour cette raison, il est difficile, encore aujourd'hui pour les migrants de la première, voire de la deuxième génération de s'émanciper par rapport à l'association de ressortissants, une sorte de "coupelle villageoise" en ville.

Au-delà des gestes d'entraide ou de solidarité, il n'est pas rare de trouver des associations qui mettent sur pied soit une chorale, soit un groupe folklorique dont les moments d'entraînement constituent non seulement des occasions de retrouvailles, mais aussi d'intenses moments pour laisser échapper, tant soit peu, la pression à laquelle donnent lieu les activités quotidiennes en milieu urbain. Les groupes folkloriques (*Akpesse* ou *Bobobo*) mis sur pied par les ressortissants d'Agou, Lavié, Danyi entre autres à Lomé, et les petits groupes de *Kamou* des ressortissants du nord en sont une illustration.

À n'en pas douter, bien qu'ayant quitté le village, le migrant a de solides attaches voire des relations très suivies avec le milieu d'origine (Franqueville, 1987 : 194-195). À défaut de s'y rendre régulièrement, le migrant s'informe ou envoie des commissions par le truchement des conducteurs de véhicules de transport en commun en partance ou en provenance de la localité d'origine. *“Les chauffeurs ne transportent pas seulement les produits manufacturés vers Dapaon, ou la production des fermes familiales vers Lomé, observe Danielle Pontié (1982 : 62) au sujet du cordon ombilical qui lie la communauté moba de Lomé à celle restée au village, mais aussi les dernières nouvelles”*. C'est justement pour veiller à la pérennité de ces liens que les associations de ressortissants se constituent. Car, à en croire M. Odéyé (1985), « leur fonction majeure est de maintenir des liens entre ceux qui sont restés au village et ceux qui ont “exodé” ».

Il serait cependant illusoire d'isoler les mouvements vers les villes de ceux qui brassent les milieux ruraux et aboutissent à atténuer les contrastes de peuplement qui caractérisent l'espace togolais.

1.1.3. Les migrations vers les zones rurales

Si les migrations vers les zones urbaines sont, pour la plupart, motivées par la recherche d'emploi rémunéré (fonctions publiques, commerce, fonctions dans le secteur privé, etc.), celles en direction des milieux ruraux sont le plus souvent mues par des raisons relatives à l'activité agricole. On a vu, comment pendant la période coloniale les populations du nord Togo ont émigré vers le centre et la région de l'Est-Mono pour y mettre en valeur les terres

réputées propices à l'agriculture. On a également vu comment les mêmes populations du nord ainsi que celles du sud ont pris d'assaut les localités du Litimé pour y profiter des nombreux avantages qu'offrent les vastes champs à cacao. Au même moment, les Akposso eux-mêmes se livrent à l'émigration pour des raisons similaires même s'il s'agit beaucoup plus dans ce cas d'une émigration de type saisonnier que décrit Cornevin (1969 : 290) comme suit :

« Dans l'Akposso, l'émigration saisonnière revêt un caractère très particulier. Les Akposso se rendent en effet sur leurs propres cacaoyères, à 20, 30, 50 parfois 100 km du village d'origine. Beaucoup ont une plantation au Litimé, d'autres sont à Kadjébi [au Ghana], Akposso-Koubi ou plus loin. Ils font la récolte, sarclent leur plantation, puis en mars, remontent sur les collines pour participer aux dernières chasses de la saison sèche et mettre en œuvre les cultures vivrières (fonio, manioc, riz, maïs). Cette émigration temporaire peut être interrompue lors d'un deuil ou d'une cérémonie rituelle... ».

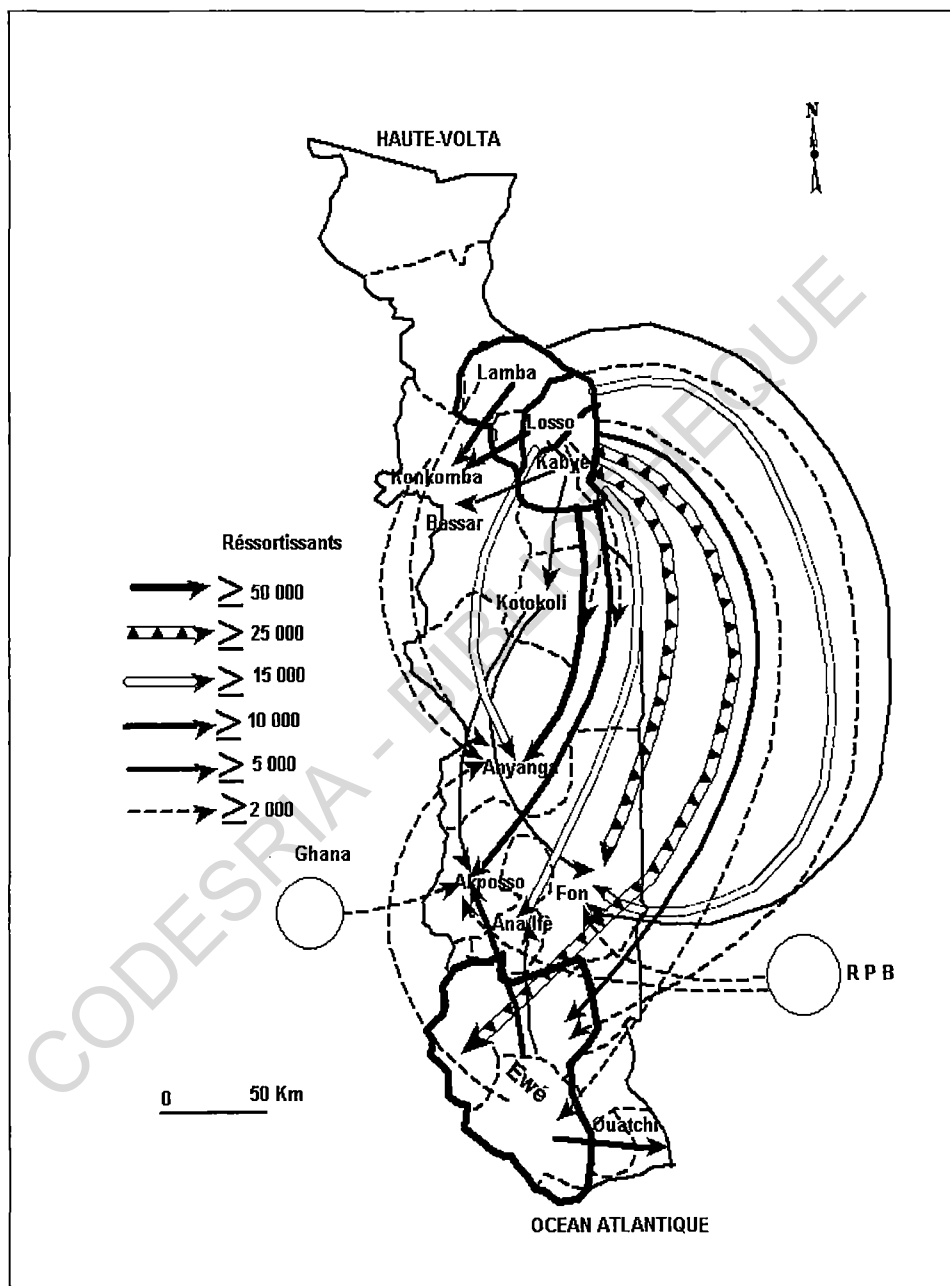
En dehors des Akposso, nombreuses sont les populations qui sont impliquées dans cette émigration saisonnière. Il s'agit principalement des Gourma, des Anoufom, des Kabiyè, des Nawdéba, des Bassar, des Tem, des Adélé, des Akébou, des Ifè, des Ewé, etc. Les Kabiyè et Nawdéba sont nombreux dans les zones à économie de plantation de la région des plateaux (surtout sur le plateau de Danyi) où ils jouent le rôle de ce qui est localement appelé *apavi* ou signent le contrat de *dibi-madibi* chez les Akposso¹. Les Adélé et les Akébou plutôt proches du Ghana, y font leur émigration saisonnière comme nous le verrons. Les Ifè et les Tem sont fortement représentés dans le secteur d'Atakpamé, attirés par les champs de coton. Les Ewé sont soit dans le secteur d'Akposso, soit dans le sud-est où ils furent attirés par "l'opération régénération des terres de barre", opération qui aurait d'ailleurs maintenu sur place les Ouatchi².

En général, les données des deux derniers recensements montrent que les migrations rurales ne sont vraiment importantes qu'avec les Tem (74 % de présents), les Lamba (68%) et les Ahlon (60 %) ; avec les Tchamba (dont 42 % seulement des ruraux vivent dans la préfecture d'origine), les Kabiyè (38 %) et les Nawdéba (22 %) on voit très bien se dessiner la cartographie des groupes ethniques les plus mobiles en direction des zones rurales (Marguerat, 1994 : 80). C'est ce qu'illustre la carte n° 13.

¹ Il s'agit d'un mode de faire-valoir par lequel le propriétaire terrien concède une parcelle au métayer qui la met en valeur. A la récolte, la production est partagée en deux parts équitables permettant au métayer de devenir à son tour propriétaire (Nyassogbo, 2005 : 517).

² Lire Émile Le Bris, "Une politique de développement rural dans le sud-est du Togo « l'opération régénération des terres de barre »", in *Cahier O.R.S.T.O.M.*, Série Sciences humaines, vol. XIV, n° 2, 1977, pp. 171-198.

Carte n° 13 : Etat de la mobilité des Togolais de l'intérieur dans les années 1980



Source : Par nous, à partir de Marguerat, op. cit.

Ces déplacements de population vers les milieux ruraux, ont été facilités par “l’opération pistes rurales” initiée dans le cadre du deuxième plan quinquennal. En effet, avec les initiatives d’abord ponctuelles des structures de promotion agricole et plus tard concertées, appuyées par les partenaires en développement, on l’a vu, plusieurs localités rurales furent désenclavées. Le désenclavement de ces zones agricoles suppose la facilité d’écoulement des produits et, par ricochet, l’augmentation des surfaces emblavées. Du coup, il se pose le problème de main d’œuvre qui trouva sa solution à travers le phénomène de migration rurale. Il est donc évident que la politique agricole ne peut se passer de la politique de désenclavement.

Même si les migrations rurales sont généralement saisonnières, il ne faut cependant pas perdre de vue le fait que certains migrants parviennent à être relativement intégrés dans les milieux d’accueil y faisant ainsi souche. La forte minorité des ressortissants du plateau de Danyi installée définitivement dans la préfecture de Wawa, plus précisément dans le secteur de Badou ainsi que des Kabyè ayant pratiquement fait souche à Bodjé dans le Kpélé en sont une preuve.

Malgré cette implantation, il n’y a jamais eu fusion au sens propre du terme entre la population locale et la communauté immigrée¹. Même dans les anciens villages de colonisation où les populations sont quasiment toutes venues d’autres régions, cette réalité est toujours prégnante. Nyassogbo (2005 : 513) en a fait écho :

« Dans la zone colonisée, on note une absence complète de fusion des ethnies transférées. La dualité Kabyè-Losso est soigneusement respectée, sans doute pour éviter des conflits. Ainsi, dans une zone donnée, un seul groupe ethnique domine généralement. Des villages entiers sont habités soit par l’un, soit par l’autre groupe. Sur 32 villages dans la zone de Sotouboua, 29, soit 91 %, sont entièrement kabyè. Autour de Blitta, 35 sur 47, soit 74 % sont entièrement habités par les Losso. Même dans les villages à population mixte, il y a toujours prédominance numérique d’un groupe venant du même canton, parfois du même village [...] C’est donc une ‘juxtaposition sans cohabitation’ ».

Comme on peut le constater, les migrations intérieures, qu’elles soient interurbaines ou rurales, ont conduit à une restructuration de la population togolaise. Les voies de communication y ont peu ou prou contribué. Toutefois, il ne faut pas occulter les conséquences

¹ Dans plusieurs localités de la région des Plateaux (dans le secteur de Kpalimé notamment) les communautés des ethnies étrangères immigrantes (les Kabyè surtout) mettent souvent en place une organisation sociopolitique assez structurée. On parlera ainsi par exemple du “chef des Kabyè”. Celui-ci est souvent invité à prendre part à des cérémonies traditionnelles organisées par la population du milieu d’accueil. Cela n’empêche pourtant pas le fait que sa communauté soit toujours considérée comme étrangère.

induites de ces mouvements de population. En effet, sur le plan démographique, dans les milieux de départ, il existe un certain déséquilibre de la population au niveau des sexes. Les exodes ayant surtout concerné les hommes, nombreuses sont les femmes qui sont restées dans les régions de départ. Par ailleurs, le phénomène migratoire a conduit à un certain vieillissement de la population dans les milieux de départ, étant donné que très souvent, ce sont les jeunes gens qui sont enclin au départ (Nyassogbo, 2005 : 515). Les régions d'accueil ont vu leurs populations se densifier. C'est d'ailleurs l'un des facteurs qui expliquent la dynamique dont joui certaines agglomérations du sud Togo. Sur le plan économique, comme l'a si bien souligné Nyassogbo (2005) il n'est pas aisé de se prononcer avec certitude sur les conséquences des migrations intérieures, étant donné l'absence des données chiffrées. Toutefois, on peut tenir pour vrai le fait que pendant la période coloniale et même après, les migrations intérieures qui ont touché en nombre relativement important les Kabiyè et Nawdem ont occasionné une relative destructuration de l'économie des régions de départ, au profit des régions d'accueil (Lucien-Brun, 1974). Sur le plan social, on assiste à la dispersion de la diaspora Kabiyè et Nawdéba dans presque tout le sud Togo (Ogoundé, 1981) ; il en est de même pour d'autres ethnies, même si celles-ci sont moins représentatives du phénomène migratoire (Akakpo-Ahiany, 1976), comme on le verra dans le chapitre suivant.

Il est intéressant de noter que les mouvements de population ne se sont pas seulement limités aux déplacements à l'intérieur du territoire togolais. Il y a également eu des migrations de Togolais vers des territoires étrangers. Les origines de ces migrations sont antérieures à la décennie soixante-dix ; elles n'ont pas été non plus forcément favorisées par les voies de communication (bien que les travaux forcés relatifs à la mise en place des infrastructures de transport aient occasionné l'exode de plusieurs Togolais vers les colonies voisines). Cette mobilité des Togolais vers des destinations plus ou moins lointaines est en fait l'une des conséquences de la mobilité intérieure. Celle-ci, on l'a vu, est occasionnée, entre autres, par l'insatisfaction des populations intérieures de leurs cadres et situations de vie. La recherche du mieux être conduit celles-ci à s'engager soit dans le phénomène de l'exode rural, soit à migrer d'une campagne vers une autre. Parfois, arrivés dans leur nouveau milieu de vie, leur insatisfaction perdure, ce qui les amène à aller vers des destinations plus lointaines. Il n'est donc pas inutile de parler de ce type de mobilité en tant que conséquence de la mobilité intérieure pour en appréhender la trame.

1.2. Les migrations en direction de l'extérieur

Deux types de migration sont à classer dans cette catégorie : d'une part, les migrations vers les pays voisins du Togo, d'autre part, celles vers des destinations plus lointaines.

1.2.1. La mobilité vers les pays voisins

La genèse des migrations de Togolais en direction des pays voisins remonte à la période coloniale allemande. Ces déplacements étaient orientés vers les colonies du Dahomey et surtout de la Gold Coast. Limitée au départ aux populations côtières et aux agents et ouvriers relativement qualifiés, l'émigration vers la Gold Coast inclut assez vite un personnel moins qualifié. Peu à peu, ce mouvement toucha les populations de l'intérieur qui s'y rendirent pour se faire salariés dans les régions productrices du cacao (Gayibor, 1997b : 168 ; Assima-Kpatcha, 2004 : 484).

Pendant la période allemande en effet, les exigences de l'administration relatives aux travaux forcés notamment, les conditions de recrutement des travailleurs, les contraintes du travail lui-même, les conditions de vie sur les chantiers, le bouleversement de la vie normale ont occasionné des fuites d'hommes vers les colonies voisines surtout la Gold Coast. Les migrants, mis à part le désir d'échapper au recrutement forcé, étaient attirés par des rémunérations plus élevées dans les colonies voisines françaises et surtout britanniques. Face à cette situation, les Allemands du Togo éprouvèrent de sérieuses difficultés à retenir sur place leur main d'œuvre (Couget, 1917 : 45).

Pour montrer l'ampleur de ce phénomène migratoire, plusieurs auteurs ont avancé des chiffres. En effet, selon M. Nussbaum (cité par Barandao, 1987 : 103), en 1911, près de 500 personnes originaires du district du nord (Mango-Yendi), excédées par les réquisitions, durent franchir la frontière de la Gold Coast. Pour V. Ahadji (1976 : 241) et D. E. K. Amenumey (1989), 14 000 Togolais auraient franchi les frontières togolaises par Missahohöe en 1910 pour entrer en Gold Coast. Sur les 14 000, poursuit V. Ahadji, 1 000 d'entre eux y sont restés définitivement. Il s'agissait surtout d'artisans, notamment de charpentiers, de charrons, etc. Ces flux migratoires vers la Gold Coast étaient tels que déjà en 1903, l'administration allemande exprimait son désarroi en ces termes : *«chaque noir qui connaît l'anglais ou qui a une fois seulement été dans une colonie anglaise se considère comme un sujet anglais : une telle situation est dangereuse à la fois au point de vue économique et politique»* (Amenumey, 1989). Du côté est, ce furent surtout les cheminots togolais qui émigrèrent au Dahomey.

Il est révélateur de constater que le flux migratoire des Togolais vers les colonies voisines était tel que l'administration allemande, puis française (du Dahomey) avaient fini par instituer, pour le freiner, une taxe à l'émigration. Du côté allemand, il fut institué, en 1912, pour le freiner, une amende de 100 marks frappant tout Togolais qui tenterait de franchir illégalement les frontières du Togo allemand (Knoll, 1978 : 104). Deux ans plus tôt, c'est-à-dire en 1910, le gouverneur français du Dahomey, débordé par la vague de migrants originaires du nord-Togo, notamment les Kabiyè, prit des mesures anti-immigrées. Celles-ci se traduisirent par la fermeture des frontières dahoméennes aux Togolais (Barandao, 1987 : 104).

Parallèlement à ces mesures, les représentations religieuses accréditées au Togo y avaient également joué leur partition. En effet, elles intervinrent auprès du gouvernement afin qu'il révisât les conditions de recrutement et la situation des travailleurs sur les chantiers, cause probable, du point de vue du clergé, de cette émigration galopante. En réalité, comme l'a si bien souligné K. Barandao (1987 : 104), l'objectif de cette action des missionnaires est de freiner l'émigration de sa « *clientèle constituée essentiellement de jeunes qui lui payaient annuellement la dîme* ». Malgré toutes ces dispositions, l'émigration se poursuivit, même plus tard, sous l'administration française.

Pendant cette période en effet, avisée du phénomène, l'administration française mit en place un cadre législatif pour mieux quadriller la population relevant de son administration. C'est ainsi que par un arrêté du 2 décembre 1922, il fut explicitement institué qu'aucun indigène ne pouvait sortir du territoire du Togo pour une durée de plus de dix jours s'il n'était muni d'un passeport portant sa photographie. Cette mesure constituait, du point de vue de l'administration, une protection pour les indigènes contre l'acceptation inconsidérée d'engagement à destination de pays qu'ils ne connaissaient pas et où ils pouvaient être les victimes d'engagistes peu consciencieux¹.

Entre 1923 et 1924, les rapports officiels font état de mouvements temporaires de travailleurs non accompagnés de leur famille et de jeunes Togolais qui, après les récoltes, quittaient leur village à destination du Togo britannique pour se faire enrôler comme temporaires dans divers secteurs d'activité notamment, dans le domaine agricole. Les jeunes Togolais y étaient également attirés par des travaux relatifs à l'extension ou à la mise en place des voies de communication dont les salaires étaient de loin supérieurs à ceux offerts par le pouvoir en place. Toutefois, les mêmes rapports officiels précisent que ces jeunes ne restaient

¹ Rapport annuel de la France à la SDN, 1923, p. 85.

dans leur pays d'accueil que quelques mois et rentraient chez eux après avoir amassé un petit pécule qui leur permettait de se marier¹.

Il était récurrent de constater dans les rapports officiels de l'époque, la tendance à dénier ou à minimiser l'exode de Togolais vers les colonies voisines. Toutefois, comme l'a souligné Assima-Kpatcha (2004 : 486), ces dénégations ne pouvaient pas occulter le fait qu'il existât un fort courant migratoire entre le Togo et la Gold Coast notamment². La récurrence du sujet et les inquiétudes auxquelles il donnait lieu dans les différents rapports annuels des commandants de cercle en sont une preuve. C'est l'exemple, entre autres, de l'administrateur du cercle de Lomé qui, dans son rapport du 1^{er} trimestre 1929, mentionnait qu'en 1928, d'assez importants exodes de Togolais en direction de la Gold Coast avaient été constatés et qu'il était important de prendre des mesures pour freiner ce phénomène. Parmi les mesures à privilégier pour fixer davantage la population, le même rapport mentionne la création des plantations administratives, l'aménagement des palmeraies à peuplement naturel, la création de pépinières et des plantations nouvelles de cocotiers et de palmiers à huile, ainsi que toutes mesures visant à intensifier la culture du coton au Togo³.

Le cri d'alarme dudit administrateur est d'autant plus important que depuis 1924, les statistiques officielles faisaient état de l'exode de plusieurs centaines de Togolais vers la Gold Coast comme le montre le tableau ci-après.

¹ Ibidem ; Rapport annuel de la France à la SDN, 1924, p. 103 et suivantes ; Koffi (1982).

² La Gold Coast n'accueillait pas seulement les émigrés togolais. Elle accueillait aussi de jeunes gens venus de la Côte d'Ivoire ou de la Haute-volta en quête du travail. Le processus de leur insertion est ainsi décrit par un rapport du gouverneur de la Côte d'Ivoire « *A leur arrivée ils s'adressaient à "COFFI". Ce COFFI est un dagari originaire de Dirsigri (Subdivision de Diébougou, cercle de Gaoua), fixé depuis une vingtaine d'années à Kumasi et auquel les Anglais ont donné l'importance d'un chef. Il est spécialement chargé de s'occuper de tous les indigènes venant des colonies françaises pour travailler. De fait il dirige un véritable "Office du travail". Les indigènes de la Côte d'Ivoire vont directement chez lui ; il les loge et les nourrit gratuitement en échange de quelques journées de travail sur ses propres plantations. C'est à lui que s'adressent les planteurs indigènes qui ont besoin de main-d'œuvre, et c'est lui qui désigne un employeur aux immigrés* ». Cf. ANF-CARAN, 200 MI 1783, 2 G 37-5, Côte d'Ivoire, Rapport politique annuel d'ensemble, 1937, p. 16. Cité par Daouda Gary-Toukara (2004 : 79-80). S'agissant des émigrés togolais en Gold Coast, nous n'avons malheureusement trouvé aucun rapport officiel faisant état de leur insertion par l'intermédiaire du personnage de Coffi dont fait allusion le gouverneur de la Côte d'Ivoire.

³ ANT-Lomé, 2APA, dossier 7, Rapport du 1^{er} trimestre 1929 du cercle de Lomé.

Tableau n° 39 : Exodes définitifs en direction de la Gold Coast dans certaines localités du cercle de Lomé de 1924 à 1929

Nom des agglomérations	Totaux			Total cumulé
	Hommes	Femmes	Enfants	
Noepé	255	156	156	567
Mission-Tové	341	136	149	626
Kowiéfé	64	42	54	160
Aképé	329	301	418	1048

Source : ANT-Lomé, 2APA, dossier 6, Rapport du 4^{ème} trimestre 1929 du cercle de Lomé.

Selon ces chiffres, on constate qu'homme, femme et enfant, étaient impliqués dans cet exode. Par ailleurs, il apparaît que le mouvement était relativement dense dans les localités frontalières de la Gold Coast (Noepé, Aképé notamment). Aussi, sur la base de ces chiffres, peut-on déduire que c'est plusieurs milliers de Togolais qui ont émigré vers la Gold Coast pendant la période française.

En 1929, l'administration chercha à nouveau à identifier les causes de l'exode qui ne faisait que gagner en ampleur. C'est ainsi que dans le rapport de l'administrateur du cercle de Lomé précité, il fut mentionné que la principale cause de cet exode était « ... l'attraction qui résulte de la différence notable de profits pour un même effort donné, en Gold Coast d'une part et en Territoire du Togo français d'autre part ». Dans son commentaire sur ledit rapport et les possibilités de retour des "exodés", Assima-Kpatcha (op. cit.) observait :

« on disait qu'il était incontestable que la culture et la préparation du cacao demandaient un effort bien moins grand que le débroussaillage de la terre, les semailles, l'entretien et la récolte annuellement renouvelés d'un champ de produits vivriers ou encore la préparation de l'huile et le concassage de palmistes, suivant les méthodes primitives indigènes. Réduire cette différence des profits et des efforts avait pour effet de ramener peu à peu les transfuges dans les villages d'origine car à bénéfice et à effort sensiblement égal, ils préféraient être près des leurs, si les cours du cacao se maintenaient aussi bas qu'ils l'étaient pendant plusieurs années et si par contre, ceux de l'huile et de palmistes dont on facilitait la préparation par la diffusion du matériel mécanique remontaient et se maintenaient à un taux raisonnable, il était à prévoir que non seulement le mouvement d'exode s'arrêterait, mais que, peu à peu, les gens reviendraient définitivement. En ce qui concerne les exodes des manœuvres

qui constituait la minorité des transfuges, ils regagneraient un jour ou l'autre leurs villages d'origine car ils n'avaient aucune attache solide en territoire britannique où le coût de la vie était cher.

Cette vision d'un probable retour des émigrés avec le retournement de la conjoncture économique était presque prémonitoire. En effet, en 1930, on faisait état du fait que des exodes saisonniers vers la Gold Coast observés les années précédentes avaient très sensiblement diminué en raison de la crise du cacao. Les exodes définitifs en Gold Coast étaient pour ainsi dire arrêtés. Les cercles de Lomé, Klouto, Atakpamé, Sokodé signalaient la rentrée de nombreux habitants qui s'étaient installés en Gold Coast... ».

Les évaluations de la population des différents cercles pendant et après la crise économique donnèrent raison à ce constat¹.

Si les exodes vers la Gold Coast étaient récurrents pendant la période coloniale française, ils étaient relativement très moins denses vers les colonies voisines du Dahomey et de la Haute-Volta. D'ailleurs, moins qu'un exode définitif à l'instar de ce qui fut observé du côté de la frontière ouest, la mobilité au-delà des frontières est et nord s'inséraient plutôt dans le cadre plus large et plus global des déplacements intérieurs débordant sur l'une ou l'autre des frontières (Assima-Kpatcha, 2004 : 489). Ce point de vue est d'autant plus vrai que le confirme un rapport daté du 4^{ème} trimestre 1931 du commandant de cercle de Sokodé :

« Quelques exodes ont été constatés dans les cantons de Défalé et Tchore : ils font partie des va-et-vient continus dus à l'esprit indépendant du Cabrais-Losso qui ont lieu, entre la subdivision d'une part, la région de Nyampéni, le cercle de Mango, les régions du Dahomey situées près de la frontière, de l'autre »².

Même son de cloche dans les rapports des autres commandants de cercle. Dans lesdits rapports, il est révélateur de constater la présence sur le territoire du Togo de populations venues d'autres colonies pas forcément voisines du Togo. Déjà dans les années 1920, il est fait mention de l'immigration de population du Togo britannique dans les secteurs de Kpalimé pour y mettre à profit les terres jusque-là incultes. Dans son rapport daté de 1930, le commandant de cercle d'Anécho mentionnait :

¹ Cf. Rapport annuel de la France à la SDN, 1930, p. 37 ; Idem, p. 47 ; ANT-Lomé, 2APA Anécho, dossier 11, Rapport du 4^{ème} trimestre 1930 du cercle d'Anécho, etc.

² ANT-Lomé, 2APA Sokodé, dossier 17, Rapport du 4^{ème} trimestre 1930 du cercle de Sokodé.

« Au cours du trimestre (le quatrième), j'ai eu, à de nombreuses reprises, l'occasion de constater le passage de nombreux jeunes gens Djerma, venant de la région de Niamey par le Dahomey. J'ai interrogé plusieurs d'entre eux qui m'ont déclaré qu'ils avaient quitté récemment leur pays pour aller chercher du travail au Dahomey. N'en ayant pas trouvé dans cette colonie, ils continuaient leur route vers Lomé et la Gold Coast... »¹.

Plus tard, R. Cornevin (1969 : 293) fait observer que le cercle de Dapaong accueillait périodiquement plusieurs dizaines de travailleurs mossi, ainsi que des pêcheurs et chasseurs ashanti qui, remontant l'Oti, allaient dans l'arrière-pays de Mango et Dapaong pour exercer leur métier. Par ailleurs, la forte minorité des Européens installés dans les chefs-lieux de circonscription (Cornevin, 1969) ainsi que celle des métis et des Libanais (Nyassogbo, 2005) sont la preuve que le Togo accueillait également des populations issues d'autres colonies ou d'autres aires géographiques.

Les territoires voisins n'étaient pas les seules destinations des émigrés togolais. Comme mentionné plus haut, l'insatisfaction des populations ayant conduit aux phénomènes de migrations intérieures constitue, très souvent, le mobile qui explique les migrations vers les colonies lointaines.

1.2.2. Les migrations vers des destinations lointaines

C'est sous les Allemands qu'il fut fait mention pour la première fois de l'émigration des Togolais vers une destination relativement lointaine, notamment le Cameroun. En effet, ce fut le gouvernement impérial qui initia lui-même cet exode pour faciliter la mise en valeur de la colonie allemande du Cameroun. Plusieurs dizaines de Togolais, artisans pour la plupart, y furent convoyés. Parallèlement à l'initiative du gouvernement impérial, le même pays, gros demandeur de main d'œuvre, accueillait aussi bien des cuisiniers que des serveurs (Knoll, 1978 : 86). C'est l'exemple du jeune Sanvi de Tové qui fut employé au Cameroun en 1914 (Nyassogbo, 2005 : 524). Pendant la même période, les rapports officiels faisaient état de la présence d'un contingent de 134 Togolais au Congo-Belge dont seulement 80 purent regagner le Togo. Les autres y auraient vraisemblablement trouvé la mort (Nussbaum, cité par Barandao 1987 : 104). Même, le futur roi Agbanon II fut, avant son sacre, employé de commerce au Congo (Nyassogbo, 2005 : 524).

¹ ANT-Lomé, 2APA Anécho, dossier 11, Rapport du 4^{ème} trimestre 1930 du cercle d'Anécho.

Initiée donc au départ par l'administration allemande, l'émigration vers les destinations lointaines a eu assez vite un écho favorable chez les Togolais. Ainsi, dès qu'ils en ont pris goût, le flux migratoire s'intensifia et s'orienta vers plusieurs destinations relativement lointaines au point d'échapper au contrôle de l'administration (Barandao, 1987 : 103).

C'est surtout pendant la période coloniale française que le goût des Togolais pour les destinations relativement lointaines s'observa. Cette émigration ayant foncièrement touché les cercles du sud, Anécho et Lomé notamment, est motivée par deux raisons fondamentales : la recherche de travail et les études. Dans le premier cas, ce sont des travailleurs qualifiés ou très qualifiés qui furent concernées (Assima-Kpatcha, 2004). Dans le second cas, ce sont les étudiants ayant bénéficié d'une bourse ou non, désireux de poursuivre les études soit à Dakar, soit à la métropole qui sont concernés. Certains indices contenus dans les rapports officiels permettent de se faire une idée de l'ampleur du phénomène. Il s'agit de la délivrance des passeports.

En effet, dans les rapports de fin d'année 1928 (3^{ème} et 4^{ème} trimestres) du cercle d'Anécho, il est mentionné qu'un total de 31 passeports avait été délivré à raison de 14 pour le troisième trimestre et 17 pour le quatrième trimestre. S'agissant du troisième trimestre, les passeports délivrés étaient pour les destinations ci-après : Cameroun (4) ; Gold Coast (3) ; Libéria (3) ; Congo belge (2) ; Nigeria (1) ; Côte d'Ivoire (1). Pour le quatrième trimestre, les destinations et les effectifs sont les suivants : Cameroun (8) ; Gold Coast (2) ; Liberia (1) ; Congo belge (2) ; Gabon (1) ; Côte d'Ivoire (2) ; Sénégal (1)¹.

Au premier trimestre de l'année suivante dans le même cercle d'Anécho, il fut délivré 25 passeports dont 19 pour le Congo belge, 4 pour le Cameroun, 1 pour le Libéria et 1 pour Fernando Po². Du 1^{er} janvier au 1^{er} juillet 1929, 80 passeports furent délivrés aux indigènes dans le cercle de Lomé. Les effectifs par destination sont les suivants : 26 pour la Côte d'Ivoire (Grand Bassam), 26 pour le Cameroun (Douala), 13 pour le Congo belge, 8 pour le Congo français (Brazzaville), 4 pour le Nigeria, 2 pour la Guinée espagnole et 1 pour le Sénégal³. A la fin d'année 1929, les rapports mentionnent qu'un total de 120 passeports fut délivré dans le cercle de Lomé, soit 40 entre le 1^{er} juillet et le 31 décembre⁴.

¹ ANT-Lomé, 2APA Anécho, dossier 6, Rapports des 3^{ème} et 4^{ème} trimestres 1928 du cercle d'Anécho.

² ANT-Lomé, 2APA Anécho, dossier 7, Rapport du 1^{er} trimestre 1929 du cercle d'Anécho.

³ ANT-Lomé, 2APA Lomé, dossier 6, Rapport du 2^{ème} trimestre 1929 du cercle de Lomé.

⁴ ANT-Lomé, 2APA Lomé, dossier 6, Rapport des 3^{ème} et 4^{ème} trimestres 1929 du cercle de Lomé.

De janvier au 30 septembre 1930, on mentionnait la délivrance de 126 passeports dont 1 en direction de la France dans le cercle de Lomé¹. La tendance fut la même pendant toute la période de l'entre-deux-guerres et probablement après².

C'est surtout dans les années cinquante qu'il est fait mention du départ d'un certain nombre d'étudiants togolais pour poursuivre leurs études dans les grandes écoles et universités françaises. Les détails sont contenus dans le tableau ci-après.

Tableau n° 40 : Togolais boursiers d'études en France (1954-1960)

Universités – Écoles	Années universitaires		
	1954-1955	1957-1958	1959-1960
	Nombre de boursiers		
Faculté de Droit	6	20	31
Faculté de Lettres	8	12	13
Faculté de Sciences (Zoologie-Géologie)	12	22	24
Faculté de Médecine et de Pharmacie	22	13	17
Institut des Hautes études d'Outre mer	--	1	9
École d'Agriculture	2	17	6
Hautes études commerciales	1	2	2
École militaire	--	--	2
École Normale Supérieure St Cloud	--	2	--
École Normale des Instituteurs	1	3	1
École technique	5	7	12
Préparation aux Grandes écoles	--	--	6
École supérieure de Musique	1	1	2
École des sages-femmes	4	3	11
Institut national des Sports	1	1	--
École de secrétariat	--	3	2
Bourse de perfectionnement	--	--	2
Total	63	107	140

Source : BCEAO, *Togo, faits et chiffres*, op. cit., p. 64.

Selon ce tableau, on constate que plus on s'approchait de l'indépendance, plus, le nombre de boursiers augmentait. Cela s'explique tout simplement par le rôle accompagnateur que la métropole s'est proposé de jouer pour former des cadres togolais susceptibles de prendre

¹ ANT-Lomé, 2APA Lomé, dossier 6, Rapport du 3^{ème} trimestre 1930 du cercle de Lomé.

² En l'état actuel des recherches il ne nous est pas possible d'avancer quelque chiffre que ce soit relatif aux migrations de travail vers les destinations lointaines pour montrer l'ampleur du phénomène au lendemain de la seconde guerre mondiale.

progressivement en main l'administration de leur pays, en remplacement des expatriés européens. Par les mêmes données du tableau, on peut identifier cinq principaux domaines de spécialisation des étudiants togolais en France. Ce sont respectivement : les Sciences, le droit, la médecine et la pharmacie, les Lettres et l'agriculture. Pas étonnant qu'après l'indépendance, le Togo ait un nombre relativement important de juristes, de médecins, de scientifiques etc. Il faut souligner qu'en dehors de ces boursiers, il existait plusieurs étudiants togolais en métropole qui étudiaient à leurs propres frais. Comme on peut le constater, alors que les destinations sont très variées pour les travailleurs qui émigraient, la France était la principale destination pour les étudiants boursiers, même si quelques années plus tôt, certains Togolais étaient boursiers de l'École normale William-Ponty d'abord, puis de l'Université de Dakar¹.

Après l'indépendance, l'octroi des bourses d'études s'est poursuivi. C'est ainsi qu'au 31 décembre 1962, le nombre de bourses étrangères accordées aux Togolais était de 401 dont 111 accordées par le gouvernement togolais (28 %), 158 par la France (39 %), 45 par l'Allemagne (11 %), 34 par les États-Unis (9 %), 21 par la Yougoslavie (5 %), 8 par l'OMS (2 %), 1 par la CEE, 1 par la Bulgarie et 1 par la Nouvelle Zélande. Ces boursiers étudiaient prioritairement les sciences et techniques industrielles ; suivent ensuite les Lettres, le droit l'économie et la politique (Kouzan, 2006 : 426).

Pour la première catégorie de migrants, les statistiques montrent que le Congo belge, le Cameroun, la Côte d'Ivoire sont les destinations favorites. Le choix de ces destinations n'était pas fortuit. En fait, au Congo belge, la Compagnie des huileries du Congo était pourvoyeuse d'emploi ; au Cameroun, c'étaient les maisons Holt et DVH qui recrutait ; en Côte d'Ivoire, c'est la maison Swanzy qui avait l'offre². Il est donc révélateur de constater qu'en dehors du cas de la Gold Coast précédemment analysé (dont les populations avaient quelques affinités avec les Togolais), les colonies anglaises intéressaient moins les Togolais, probablement à cause de la barrière linguistique.

Il faut cependant préciser que les chiffres ci-dessus avancés (surtout ceux relatifs aux passeports délivrés) ne traduisent pas forcément la réalité du phénomène. D'abord, parce que nous n'avons pas pu reconstituer la série complète du nombre de passeport, les chiffres avancés ne sont qu'à titre indicatif. Aussi, ces chiffres relèvent-ils de l'administration. À ce titre, ils ne prennent pas en compte tout le réseau de migrants qui outrepassaient la réglementation en vigueur, ou alors qui voyageaient sans se faire délivrer un passeport. Toutefois, l'avantage de

¹ Lire la préface de Léopold Sédar Senghor, in Joseph-Roger Benoist, *La balkanisation de l'Afrique occidentale française*, Dakar, NEA, 1979, p 7.

² ANT-Lomé, 2APA Lomé, dossier 6, Rapport du 2^{ème} trimestre 1929 du cercle de Lomé.

ces statistiques, c'est de nous montrer que pendant la période coloniale française, plusieurs centaines de Togolais émigraient vers les colonies lointaines à la recherche d'un travail rémunérateur. La capacité intellectuelle et la qualité professionnelle de ces Togolais fait qu'ils sont la plupart des temps favorablement accueillis dans leur milieu d'accueil.

L'émigration des travailleurs togolais vers d'autres colonies ayant pris de l'ampleur surtout dans l'entre-deux-guerres, l'administration coloniale fut amenée à prendre des mesures en vue de freiner tant soit peu le phénomène et maintenir sur place la main d'œuvre locale. C'est ainsi que déjà en 1925, le commissaire de la République, à travers un télégramme-lettre avisait les commandants de cercle en ces termes :

« Suis avisé que Cameroun eisenbahn Gesellschaft récemment concessionnaire îles Bissagos en Guinée portugaise se proposerait recruter centaine indigènes Togo stop. Vous prie mettre en garde indigènes contre tentatives qui pourraient être faites par agents européens ou indigènes pour les emmener ainsi très loin leur pays, leur dire vous avertir toute proposition et refuser de votre côté tout passeport »¹.

Même son de cloche dans une autre correspondance du commissaire de la république datée de 1927. Celle-ci stipule :

« J'ai l'honneur de vous faire parvenir sous ce pli copie d'une lettre que m'a adressée le consul de France à Kinshasa², au sujet des conditions d'existence au Congo belge des travailleurs provenant des colonies françaises. Vous voudrez bien donner toute publicité à cette documentation très intéressante et attirer l'attention des indigènes désireux de se rendre au Congo belge sur les désillusions qui les y attendent. Vous aurez soin en tout cas de ne délivrer aucun passeport (sauf cas exceptionnel qui me sera soumis) à destination du Congo belge, quel que soit l'engagiste »³.

En 1929, pendant que le chantier du chemin de fer central était sur le point de démarrer, la circulaire n° 483 du 27 mars 1929 destinée à restreindre l'émigration des autochtones fut édictée⁴.

¹ ANT-Lomé, 2APA Klouto, Dossier 175, Télégramme-lettre n° 441 daté de Lomé, le 11 mai 1925 du Commissaire de la République par intérim aux cercles de Lomé, Anécho, Klouto, Atakpamé.

² Dans ladite lettre, le consul mettait en garde les candidats togolais à l'émigration vers le Congo belge contre les désillusions qui les y attendent, quand bien même le salaire proposé est relativement bon. Il insistait également sur la sévérité des conditions qui régissaient l'indigénat congolais.

³ ANT-Lomé, 2APA Klouto, Dossier 175, Lettre n° 1191 datée de Lomé, le 16 juillet 1927 du Commissaire de la République à Messieurs les administrateurs des colonies commandant les cercles d'Anécho, de Klouto, d'Atakpamé, de Sokodé et de Mango.

⁴ ANT-Lomé, 2APA Anécho, dossier 7, Rapport du 1^{er} trimestre 1929 du cercle d'Anécho.

Parallèlement aux mesures prises pour freiner l'émigration de la main-d'œuvre togolaise, des restrictions majeures furent apportées au déplacement des domestiques togolais accompagnant les fonctionnaires en Europe. Commentant un document officiel¹, Assima-Kpatcha (2004 : 493) expose la situation dans un style plutôt indirect :

« Dans une circulaire datée, de Lomé, le 3 octobre 1925, M. Fournier, le commissaire de la république p.i., disait que dans une circulaire, le ministre des colonies avait signalé un accroissement constant des demandes de secours et de rapatriement formulées par des indigènes. Ces requêtes émanaient parfois d'indigènes emmenés par des fonctionnaires en qualité de domestiques et qui sollicitaient leur rapatriement soit pour raison de santé, soit à la suite de mésintelligence avec leurs maîtres, ceux-ci ne prenant aucune disposition pour les renvoyer dans leur pays d'origine. Cette situation avait déjà fait l'objet d'observations sévères. Afin de pallier les inconvénients graves qu'elle pourrait présenter, les fonctionnaires, autorisés à se faire accompagner seraient formellement astreints au versement préalable des frais de retour de ce dernier. La réquisition d'aller ne serait délivrée que sur la présentation d'une déclaration constatant ce versement dont le montant serait remboursé lorsque le fonctionnaire justifierait à son retour dans le territoire, de la présence de son domestique.

Mais le problème continua à se poser au point que le 18 juin 1928, un arrêté local fut pris pour régler ces déplacements. Ainsi, toute personne ayant l'intention de quitter le territoire du Togo placé sous le mandant français en se faisant accompagner d'un domestique indigène (cuisinier, boy, chauffeur, bonne d'enfant) devait demander, pour cet indigène, le passeport prévu par le décret du 1^{er} mars 1928. Ce passeport n'était délivré, dans les formes ordinaires, que si les conditions étaient remplies, notamment la justification de la qualité de "domestique" par présentation du livret. En outre, l'employeur devait déposer une caution pouvant servir éventuellement au rapatriement de l'employé ».

Il apparaît donc que l'administration prit des mesures non seulement pour garder sur place la main d'œuvre locale, mais aussi pour protéger, quoiqu'on dise, les autochtones contre les engagistes véreux.

Pendant la période postcoloniale, le phénomène s'est poursuivi, d'ailleurs avec plus d'ampleur. Cette fois, les destinations lointaines sont plus prisées que les destinations proches. C'est ainsi que dans les premières années de l'indépendance, on faisait mention de la présence

¹ Il s'agit d'une circulaire datée de Lomé, le 3 octobre 1923 du Commissaire de la République p.i. M. Fournier à Messieurs les chefs de Services et Commandants de cercle au sujet des domestiques indigènes accompagnant des fonctionnaires en Europe (JO du 1^{er} novembre 1925, p. 404).

d'une forte minorité togolaise au Nigeria, au Gabon, au Congo, en Côte d'Ivoire... Les raisons de cette émigration sont les mêmes que celles déjà évoquées. Cependant, contrairement à la période coloniale, il est difficile de mesurer le phénomène à travers des statistiques précises. D'abord compte tenu du manque de politique nationale des archives postcoloniales et du manque de précision dans les données des deux derniers recensements. Dans les résultats de ces recensements en effet, on s'est seulement contenté de dire, par exemple pour 1970, que "le retour massif des Togolais expulsés du Ghana en 1969 aurait gonflé les statistiques", ou alors qu'un " nombre important de Togolais furent rapatriés du Nigeria à l'issue de la guerre de Biafra" en 1983 (pour ce qui est des estimations de la population après 1981) sans dire exactement combien ils sont ces Togolais à rentrer.

En dehors des destinations lointaines situées en Afrique, il faut noter que nombreux sont les Togolais qui déjà, à partir des années 1970, nourrissaient des ambitions vers l'Occident. En réalité, cette propension vers le monde occidental s'origine dans les réformes sociales introduites au Togo par la métropole dans le cadre du FIDES. Pendant cette période, la relative qualité de l'enseignement a permis de former des Togolais dont la capacité intellectuelle était fort appréciée. Nantie d'un bagage intellectuel relativement lourd, une partie de l'élite intellectuelle s'est engagée à s'expatrier pour montrer ses compétences sous d'autres cieux. C'est ce que résume Cornevin (1969 : 290-291) lorsqu'il affirmait :

« En avance sur la plupart des pays d'Afrique occidentale, le Togo a une élite intellectuelle dont il ne peut absorber tous les services, aussi, nombreux sont les fonctionnaires (médecins, instituteurs, commis d'administration) qui sont en service en d'autres républiques et les clerks des maisons de commerce que l'on rencontre partout... jusqu'à Léopoldville. Cette élite intellectuelle porte à un niveau très élevé le renom du Togo dans l'Afrique noire tout entière. Depuis la deuxième guerre mondiale, un grand nombre de Togolais se sont rendus à l'étranger notamment en Allemagne, en Italie, aux U.S.A. où ils ont montré la qualité et le brio de leur intelligence ».

Le phénomène observé dans les années soixante-dix n'a fait que renforcer celui déjà enclenché au lendemain de la seconde guerre mondiale.

Les programmes d'ajustement structurel du début des années quatre-vingt y contribuèrent également. En effet, lorsque ces programmes furent imposés par la Banque Mondiale et le FMI, ils impliquaient le désengagement de l'État vis-à-vis des secteurs productifs. Cela entraîna une série de privatisations (Ameganvi, 1998). Les conséquences sociales furent nombreuses : compression du personnel, mise à la retraite anticipée et forcée,

tarissement des embauches, montée de la misère, difficultés d'accès aux soins médicaux et aux infrastructures sociales, etc. Dans ce contexte de malaise social, nombreux sont les Togolais qui ont choisi la voie de l'émigration. Ces départs massifs du début des années quatre-vingts doublés de ceux inhérents au chaotique processus de démocratisation (Kouassi, 1992 : 162-172) des années 1990 ont contribué à créer une forte diaspora togolaise non seulement dans les pays africains, mais aussi et surtout dans les pays occidentaux considérés par plus d'un comme l'Eldorado.

Il va donc sans dire que la question de l'émigration des Togolais vers des destinations lointaines est prégnante et toujours d'actualité. Il serait donc intéressant que des études ultérieures se fassent (dans la mesure où l'accès aux archives de la période postcoloniale sera possible) pour qu'on connaisse exactement (ou approximativement) le nombre des Togolais de l'extérieur et leurs différents pays d'accueil. Pour l'heure, c'est le moins qu'on puisse dire sur la question.

De façon générale, les migrations favorisées par les voies de communication ou non, qu'elles soient intérieures (interurbaines ou rurales) ou extérieures, eurent pour conséquence de créer un certain brassage ethnique et une diaspora togolaise à l'extérieur. Nous y reviendrons. Cependant, il faut signaler que si les hommes se meuvent, les biens circulaient également. Mais la circulation de ceux-ci était fortement conditionnée par l'état des voies de communication.

2. La circulation des biens pendant la période des plans quinquennaux

Lorsque dans le cadre des plans de développement économique et social les pouvoirs publics initiaient la politique de désenclavement, on l'a vu, c'était pour rendre dynamique le secteur agricole et faciliter la libre circulation des personnes et des biens à l'échelle du territoire. Les biens en question sont à la fois les productions du terroir et les marchandises issues de l'importation et destinées à alimenter le marché intérieur. La présente sous-section vise à ressortir les méandres de la circulation de ces biens pendant la période indiquée.

2.1. L'état du marché extérieur

Pour mieux appréhender l'état du marché extérieur pendant cette période, il est indispensable de présenter, d'une part l'état des exportations et d'autre part, celui des importations.

2.1.1. Produire davantage pour mieux exporter

Dans le cadre des plans de développement économique, nous le disions, le secteur de la production avait occupé une place de choix. En effet, considérant que l'agriculture a été et demeure le pilier de l'économie togolaise, des efforts furent consentis pour réorganiser le secteur agricole. Les réformes initiées s'inscrivaient dans le temps et considéraient l'année 1985 comme année du décollage économique du pays. C'est ainsi qu'en 1973, un appel fut lancé au retour à la terre. Il était suivi, deux ans plus tard (1975), de la proclamation de l'année du paysan. En 1977, ce fut le tour de la révolution verte en vue de l'autosuffisance alimentaire.

Pendant la même période, des structures de type administratif et para administratif furent instituées pour assurer l'encadrement d'ensemble du monde rural. S'agissant des premiers, on peut citer les SORAD (créées en 1965, elles seront supprimées en 1977), les Organismes régionaux de promotion et de production des cultures vivrières (ORPV créés en 1977), les Directions régionales de l'animation rurale et de l'action coopérative (DRARAC, créées elles aussi en 1977¹)... Pour les seconds qui offraient un encadrement soit plus spécifique, soit plus ponctuel du monde rural, on peut citer les sociétés de production verticales créées au tournant des décennies 1960-1970 à savoir, la Société nationale pour le développement de la palmeraie et des huileries (SONAPH), la SRCC, la Société nationale pour le développement de la culture fruitière (Togo fruit)... (Schwartz, 1989) et plus tard, la SOTOCO (en 1974 précisément).

Parallèlement au soutien de ces structures administratives et para administratives, des sociétés de service investies d'une fonction d'appui plus sociale à l'économie rurale apportaient toute leur contribution au monde paysan. C'est ainsi que la Caisse nationale de crédit agricole (CNCA), créée en 1967, se veut la « banque des paysans » ; Togo grain (office national des produits vivriers), créé en 1971, se veut un organisme de régulation du marché des produits vivriers (essentiellement du marché céréalier) (Schwartz, 1989). Ces deux structures ont bénéficié d'importants financements leur ayant permis d'être, tant soit peu, à la hauteur de leur tâche².

La mise en place de ces différentes structures constitue autant de façons pour éradiquer, si possible, la malnutrition en constituant des réserves pour faire face à d'éventuelles famines

¹ En fait, c'est de la suppression des SORAD que sont nés les ORPV et les DRARAC. Taxés d'infructueux, ces deux dernières structures furent remplacées à leur tour en avril 1980 par les DRDR. Lire Alfred Schwartz, *Révolution verte et autosuffisance alimentaire au Togo*, Paris, Orstom, 1989, 11 p. multigr.

² Ces financements ont été parfois mal gérés. C'est l'exemple de la CNCA où un détournement de fonds considérables fut constaté en 1987 paralysant littéralement son action dès ce moment.

souvent occasionnées par la sécheresse et dégager des surplus destinés à la vente. La politique agricole se poursuivant, a nécessité de lourds investissements. De 150 millions de F. CFA en 1962, le montant du budget général affecté à l'agriculture est passé vers la fin des années quatre-vingts à 2,677 milliards, soit un taux de croissance moyenne annuel de 11% (Talla 1998 : 321). Dans cet environnement favorable à l'agriculture en général, les produits vivriers, composés essentiellement du maïs, du manioc, de l'igname, du mil, du haricot, etc., ont été plus favorisés. Cela s'explique par la politique d'autosuffisance alimentaire lancée par les pouvoirs publics en 1977. L'évolution de la production vivrière figure dans le tableau ci-après.

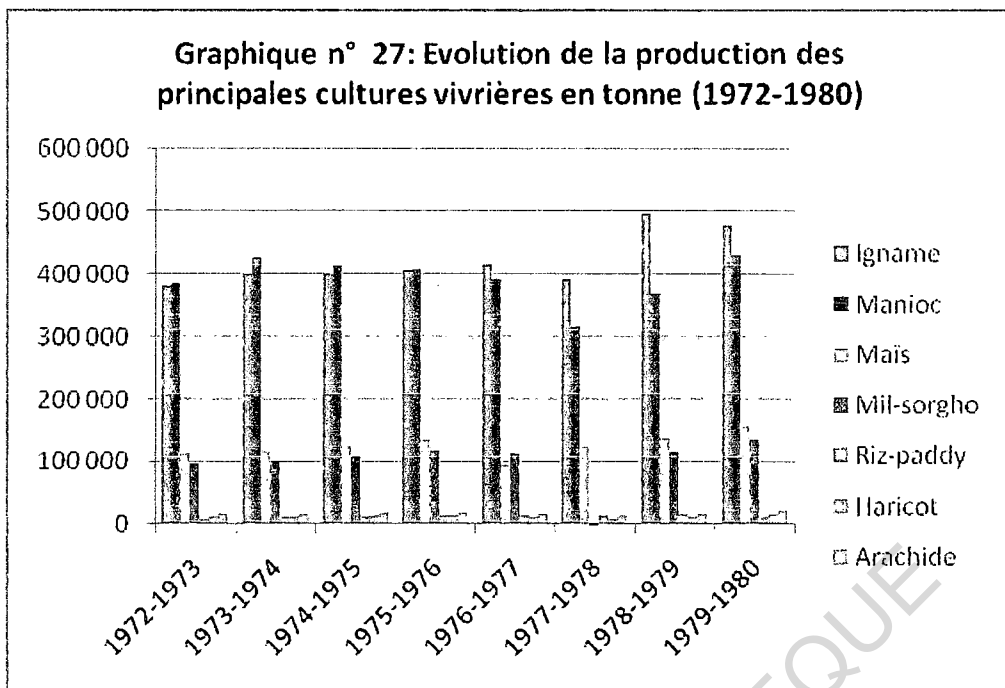
Tableau n° 41 : Évolution de la production des principales cultures vivrières en tonnes (1972-1980)

Campagne agricole	Tubercules		Céréales			Légumineuses	
	Igname	Manioc	Maïs	Mil-sorgho	Riz-paddy	Haricot	Arachide
1972-1973	383 000	388 000	115 040	96 906	8 700	12 887	16 842
1973-1974	400 000	427 349	115 704	101 000	12 500	13 144	17 190
1974-1975	402 800	416 000	125 397	109 850	13 810	14 822	18 545
1975-1976	406 000	409 000	135 090	118 700	15 120	15 900	19 900
1976-1977	416 539	392 580	94 520	114 736	15 250	13 169	16 301
1977-1978	394 274	319 060	123 731	2	15 519	9 233	14 456
1978-1979	497 686	370 760	138 698	115 280	17 005	12 462	17 820
1979-1980	480 472	432 535	159 308	136 278	12 990	16 616	24 122

Source : Direction des enquêtes et statistiques agricoles citée par A. Schwartz (1989 : 8)

Les données du présent tableau montrent que les tubercules prennent le pas sur les autres céréales. Cependant, il ne faut pas oublier la disproportion entre le poids des différents produits vivriers pris à l'unité. Derrière les tubercules, viennent donc les céréales, notamment le maïs, principale denrée alimentaire des Togolais. Les légumineuses ne viennent qu'en dernière position, le haricot, précédé par l'arachide.

Les variations de la production d'une campagne agricole à l'autre figurent sur le graphique suivant.



Source : Par nous, à partir des données du tableau n° 40.

À la lecture du graphique, on constate que les campagnes les plus rentables en moyenne sont les deux dernières, c'est-à-dire celles de 1978-1979 et de 1979-1980. Cette rentabilité est sans doute due aux moyens mis en œuvre par les pouvoirs publics au service de la politique d'autosuffisance alimentaire lancée en 1977. On constate également que les deux précédentes campagnes (1976-1977 et 1977-1978) ont été les moins rentables, les courbes ayant chuté pour presque tous produits¹. Les raisons sont simples : En 1976, les conditions climatiques ont été particulièrement défavorables dans la partie méridionale du pays. La région maritime, dont dépend majoritairement l'approvisionnement de Lomé en produits vivriers a été fortement affectée par la sécheresse. Dans ces conditions, la production de plusieurs cultures vivrières a connu une chute vertigineuse. Entre autres le maïs, culture vivrière de base, a accusé par rapport à la campagne précédente une chute de production de l'ordre de 45 % (Schwartz, 1989) et connu dans ce contexte de pénurie une flambée de cours jusqu'à 200 F CFA le kilo (alors qu'il ne dépassait guère les 100 F le kilo). C'est d'ailleurs pour éviter que de pareilles situations se produisent dans le futur que fut lancé, l'année suivante, la révolution verte.

¹ Pour ce qui concerne la production du couple mil-sorgho dont la valeur pour la campagne 1977-1978 est estimée à 2 tonnes seulement, nous pensons qu'il s'est produit une erreur, soit lors de l'enregistrement des données à la Direction des enquêtes et statistiques agricoles, soit au niveau de Schwartz lorsqu'il reproduisait les données. Car comment comprendre que de 114 736 t la production chute à 2 tonnes. De notre point de vue, il y a certainement un problème quant à la manipulation des chiffres.

Mis à part les deux campagnes à déficit exceptionnel, on peut dire que la politique agricole adoptée dans le cadre des plans de développement a globalement contribué à promouvoir les cultures vivrières. À l'antipode des cultures vivrières, les cultures de plantation n'étaient pas très favorisées.

En effet, les cultures de rente principalement destinées à l'exportation sont devenues minoritaires contrairement à la situation qui prévalait avant l'indépendance. Ainsi, pour le café et le cacao, par exemple, dont on estimait respectivement à 50.000 hectares et à 40.000 hectares les surfaces plantées, pour une production totale de plus de 30.000 tonnes en 1960, les productions de café et de cacao, suite à la nouvelle politique agricole, très fluctuantes, présentaient plus tôt une tendance générale baissière (Talla, 1998 : 322). Les données des tableaux suivants sont illustratives à ce sujet.

Tableau n° 42 : Évolution de la production du café (en T) et du prix d'achat aux producteurs en F CFA le kilogramme (1966-1980)

Campagnes agricoles	Production totale en Tonne	Prix d'achat en F CFA/ kilo aux producteurs
1966/1967	5 480	70
1967/1968	10 516	75
1968/1969	17 206	75
1969/1970	13 795	75
1970/1971	13 875	75
1971/1972	6 458	75
1972/1973	6 809	80
1973/1974	6 639	95
1974/1975	7 694	105
1975/1976	8 512	115
1976/1977	10 429	125
1977/1978	4 702	145
1978/1979	6 143	180
1979/1980	10 383	200

Source : Archives de la SRCC, de l'OPAT et du service du conditionnement des produits.

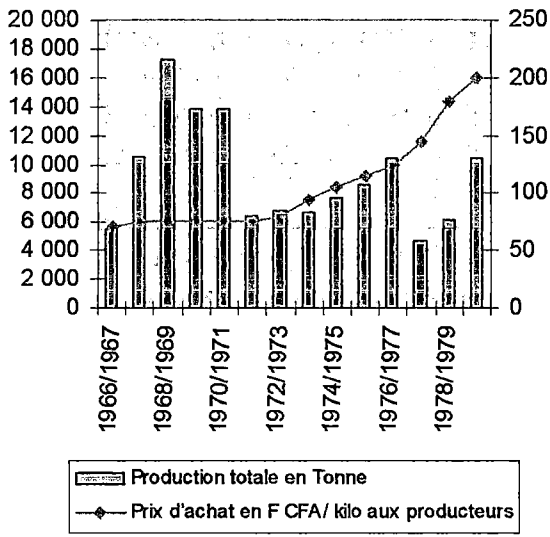
Tableau n° 43 : Évolution de la production du cacao (en T) et du prix d'achat aux producteurs en F CFA le kilogramme (1966-1980)

Campagnes agricoles	Production totale en Tonne	Prix d'achat en F CFA/ kilo aux producteurs
1966/1967	16 317	55
1967/1968	18 337	70
1968/1969	19 979	80
1969/1970	23 188	88
1970/1971	27 878	93
1971/1972	29 361	93
1972/1973	18 604	93
1973/1974	16 539	95
1974/1975	14 577	115
1975/1976	17 785	120
1976/1977	13 979	130
1977/1978	16 669	150
1978/1979	13 502	200
1979/1980	15 554	220

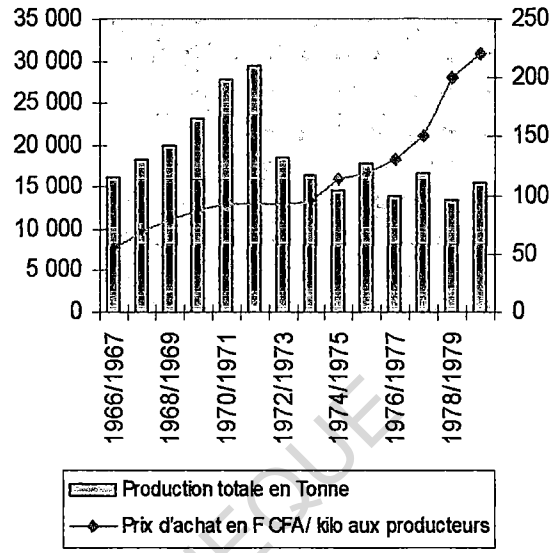
Source : Archives de la SRCC, de l'OPAT et du service du conditionnement des produits.

Les représentations graphiques des données des deux tableaux ci-dessus sont les suivantes.

Graphique n° 28 : Évolution de la production du café (en T) et du prix d'achat aux producteurs en FCFA le kilo (1966-1980)



Graphique n° 29 : Évolution de la production du cacao (en T) et du prix d'achat aux producteurs en FCFA le kilogramme (1966-1980)



Les données représentées sur les graphiques ci-dessus permettent de constater des fluctuations dans l'évolution de la production du café-cacao entre 1966 et 1980. Ces variations peuvent être expliquées par plusieurs raisons. D'abord, la difficulté à évaluer la production réelle, car bien des fois, la production au cours d'une année est estimée par rapport aux quantités exportées. Cette façon de procéder ne révèle pas forcément la réalité des choses car il n'est pas à oublier la porosité des frontières qui encourage la contrebande dès que les populations apprennent que le prix d'achat aux producteurs est meilleur de l'autre côté de la frontière. Ces quantités exportées échappent *a priori* aux pouvoirs publics. Par ailleurs, certains auteurs ont tendance à insister sur l'autoconsommation pour expliquer cette situation. Cette position est non recevable de notre point de vue car l'autoconsommation du café-cacao est très négligeable au Togo.

S'agissant de l'allure des courbes, on constate que jusqu'en 1971, il y a une tendance évolutive croissante sur les deux graphiques. Mais, à partir de 1971 (pour le café) et 1972 (pour le cacao), la production présente des tendances baissières. Ces tendances descendantes peuvent s'expliquer par la décrépitude des plantations, l'insuffisance d'entretien des plantations pouvant conduire à des abandons. Ainsi, on peut déduire que dans les deuxième et troisième plans, la production caféière et cacaoyère était en souffrance. Même les actions de la SRCC, créée en 1974 pour rénover les deux cultures ne commencèrent à porter leurs fruits que vers la fin du quatrième plan, à partir de 1984 précisément.

Il apparaît également que les prix d'achat aux producteurs ont connu une évolution croissante ; de 70 F à 200 F le kilo pour le café et de 55 F à 220 F le kilo pour le cacao. L'évolution du prix du café est inhérente à la conjoncture favorable des cours mondiaux du café suite à la crise engendrée par les dégâts causés par le gel des plantations brésiliennes du café dans les années soixante-dix. Pour le cacao, la croissance du prix d'achat peut s'expliquer par l'équilibre sensible qui a longtemps existé entre l'offre et la demande.

La situation du coton paraissait relativement meilleure. En effet, à la fin du premier plan, la production moyenne annuelle en millier de tonne était de 7,58 pour le coton graine et de 2,711 pour le coton fibre. Ces données passèrent, à la fin du deuxième plan respectivement à 7,85 et 2,848. A la fin du troisième plan, la moyenne annuelle pour la production du coton graine atteignit les 10,83, celle de la fibre passant à 4,243¹. Il est donc à constater une tendance haussière dans la production cotonnière pendant cette période, la demande toujours forte expliquant cet état de choses. Malheureusement, les prix d'achat du kilogramme aux producteurs n'ont pas connu le même rythme. De 46 F le kilo au cours du premier plan (graine comme fibre), le prix d'achat n'a atteint que les 55,60 F le kilo à la fin du troisième plan quinquennal.

Le palmier à huile pour sa part, pratiqué de façon traditionnelle avant 1967, connut un regain d'intérêt avec l'introduction, en 1968, des variétés sélectionnées. Instituée depuis 1968, la SONAPH a contribué à produire 215 000 tonnes de régimes de palme pour fournir aux marchés locaux et internationaux, plus de 30 000 tonnes d'huile de palme et 15 000 tonnes d'huile de palmiste. Le coût global des investissements est évalué à plus de 4 milliards de F CFA (Talla, 1998 : 325).

Si la majeure partie des produits vivriers est destinée à l'autoconsommation, il n'était pas ainsi pour les produits d'exportation. En effet, à l'exception des produits dérivés du palmier à huile, la quasi-totalité des autres produits, le café-cacao notamment était destinée à l'exportation. Une bonne partie du coton était destinée à alimenter l'usine textile de Dadjá, créée en 1964, opérationnelle dès 1966 et en faillite en 1980 (Marguerat, 1994 : 213-237).

À quelques différences près, le circuit demeure le même que celui déjà tracé dans les chapitres précédents. De l'intérieur, les produits sont convoyés à la côte soit par le chemin de fer, soit par les camions gros porteurs². Le port autonome de Lomé, construit en 1968, jouait le rôle précédemment dévolu au wharf. Cependant, il faut préciser que ce sont les structures d'achat des produits d'exportation mises en place par les pouvoirs publics (OPAT, SOTOCO,

¹ Cf. Archives générales de la SOTOCO.

² Depuis qu'il était question de supprimer le transport ferroviaire, des dispositions furent prises pour permettre à l'automobile d'assurer le trafic anciennement dévolu au chemin de fer. C'est dans ce cadre que des camions gros porteurs furent mis à contribution pour l'écoulement des produits d'exportation.

SRCC, etc.) qui achetaient les produits soit directement, soit à travers des intermédiaires, auprès des paysans. C'est également elles qui assurent leur transport jusqu'au port de Lomé.

Comme nous le disions, il est difficile d'estimer avec précision, la valeur totale des produits exportés. Dans bien des documents officiels, il n'est pas rare de trouver des récits du genre « la quantité exportée est égale à la quantité produite », ce qui est forcément sujette à caution.

En l'état actuel des recherches, il n'est pas possible de dresser le tableau général des exportations assurées et par automobile, et par train pendant la période concernée. D'abord, pour ce qui est du transport automobile, nous l'avons dit, il n'existait presque aucune structure de centralisation des données statistiques afférentes. Même le service des transports routiers créés justement vers la fin des années 1960 pour réorganiser le secteur, a eu du mal à tenir des données statistiques pendant les premières années d'exercice. Considérant donc que c'est par camions que l'essentiel des produits d'exportation était convoyé vers la côte et que le chemin de fer n'était plus prioritaire comme avant, nous nous proposons de présenter dans le tableau ci-après (à titre indicatif bien entendu) la quantité de produits transportés par le CFT de 1975 à 1980.

Tableau n° 44 : Trafic marchandises du chemin de fer dans le cadre du 3^{ème} plan

Années	Marchandises		Recettes
	Milliers de tonnes	Marchandises 1000t/km	Marchandises milliers F CFA
1975	517,1	42383	239,7
1976	33,7	3769	60,0
1977	28,9	3688	41,0
1978	95,6	3744	45,4
1979	124,3	10442	268,0
1980	165,5	16882	276,0

Source : Direction de la statistique, *Annuaire statistique du Togo, 1979-1980*, p. 131.

Ces chiffres très fluctuants, montrent le rôle secondaire joué par le chemin de fer dans le transport des produits d'exportation. Encore, faut-il le préciser, ces données ne concernent pas seulement les produits exportés. La quantité de marchandises importées y est également incluse.

2.1.2. Une importation toujours en croissance

« *Décrit et classé par les explorateurs, les géographes, les économistes, comme un pays agricole, le Togo ne fait certes pas mentir sa réputation. Le voyageur parcourant ce pays ne peut qu'être frappé de cet aspect agricole qui parfois fait irrésistiblement penser à nos provinces de France* »¹, déclarait Jean Cédille, Gouverneur des colonies et commissaire de la République au Togo en 1949, pour montrer la vocation essentiellement agricole de ce pays. Malgré cette réputation de pays essentiellement agricole, il est surprenant de voir, comme nous l'avons d'ailleurs mentionné, que ce pays demeure un gros importateur de produits alimentaires.

Les documents officiels mentionnent que le Togo est exportateur de produits alimentaires certes, mais les mêmes documents précisent qu'en 1987 par exemple, sur les 2 204 tonnes de produits alimentaires exportés, 2 123 tonnes sont d'origine animale. Ce qui signifie que la production agricole destinée à l'alimentation est consommée sur place et ne fait pratiquement pas l'objet (ou très peu) d'exportation. Malgré cette tendance à l'autoconsommation, le Togo importe toujours, pour satisfaire la demande nationale, une quantité importante de produits d'origine végétale, notamment le blé pour la fabrication du pain, le riz, etc. C'est vrai, on peut imputer à l'importation du blé, le changement des habitudes alimentaires ; mais le riz au moins, comme s'interroge Schwartz (1989), même si traditionnellement il ne constitue qu'un produit vivrier secondaire au Togo, ne pourrait-il pas faire l'objet d'une large culture à l'intérieur du pays lui-même ? C'est dire combien les différentes politiques agricoles initiées au Togo indépendant, quand bien même considérées comme une réussite, ont toutes montré leur limite. La preuve la plus patente est qu'en 1985, en pleine politique d'autosuffisance alimentaire, le Togo a importé de la nourriture pour un montant total évalué à 2,2 milliards de F CFA (Schwartz, 1989). Cela se passe de commentaire.

En dehors des produits alimentaires, le Togo importe de l'énergie lubrifiant, des matières premières animales et végétales, des matières premières minérales, des produits finis de l'agriculture, les produits finis pour l'industrie, etc. Dans un bilan réalisé à la fin des plans de développement, il apparaît que le Togo importait annuellement, pendant la période des plans, en moyenne 596,6 milliers de tonnes de produits².

¹ Jean Cédille, in *Marchés coloniaux du monde* du 7 juillet 1949, p. 1309.

² Collectif, *Économie et société togolaise. Chiffres, tendances et perspectives*, Lomé, INRS, 1991, p. 85.

Les principaux fournisseurs sont entre autres, le Ghana (pour le poisson, le maïs¹, la kola, le beurre de karité), le Bénin (pour le tabac), le Nigeria (pour le savon, le beurre de karité, la kola) (Le Bris, 1984 : 81), la France, l'Allemagne (pour le matériel lourd, pour l'équipement et les produits manufacturiers), ainsi que des pays comme la Suisse, la Grande Bretagne, les États-Unis, l'Espagne, le Danemark, la Norvège, le Japon pour des articles aussi nombreux que variés. Ces fournisseurs proviennent de plusieurs zones, à savoir la zone franc, la zone sterling, la zone dollar, etc.

Si l'importation des pays occidentaux transite par le port autonome de Lomé donnant lieu à une quantification relativement rigoureuse, il n'en est pas de même pour les produits provenant des pays voisins. Certes, il existe des réseaux officiels connus de tous par lesquels sont acheminés les produits ; cependant, parallèlement à ces réseaux, il existe d'autres à allure "clandestine", alimentant les débats autour de la contrebande toujours d'actualité et devant laquelle les pouvoirs publics semblent incapables d'actions. La diaspora togolaise fortement représentée dans ces pays contribue, à n'en pas douter, à l'intensification de ces réseaux de contrebande.

De tout ce qui précède, il paraît donc évident que pendant la période des plans quinquennaux, le Togo a fortement dépendu de l'extérieur. Mis à part les programmes d'aide au développement dont il a largement bénéficié, la quantité de produits importés pour satisfaire la demande intérieure est une preuve de cette forte dépendance de l'extérieur. Les taux d'importation dépassant largement les taux d'exportation, on en vient à la conclusion selon laquelle la balance commerciale était très déficitaire. C'est d'ailleurs l'une des preuves de l'échec des plans quinquennaux de développement économique et social. Conçus à l'origine pour parvenir à l'indépendance économique, ces plans, compte tenu de la stratégie mise en place, ont plutôt contribué à renforcer les liens de dépendance économique de nos pays vis-à-vis de l'extérieur.

Les produits importés et ceux transformés localement ont contribué à alimenter les marchés intérieurs reliés les uns aux autres par les voies de communication.

¹ Le Togo exporte une bonne quantité de son maïs vers les pays voisins, notamment le Ghana. Et cette tradition date de la période coloniale. Néanmoins, en période de pénurie, le Ghana n'hésite pas à vendre son maïs au Togolais, comme ce fut le cas vers la fin des années 1960 et entre 1976 et 1977.

2.2. La circulation des biens à l'intérieur du pays

Le secteur commercial intérieur togolais se caractérise par l'activité d'une multitude de commerçants, personnes physiques ou morales de diverses tailles, de nationalité togolaise ou étrangère, traitant des produits manufacturiers ou de fabrication locale.

Comme précédemment mentionné, les femmes jouent un rôle important dans le commerce de détails et demi-gros. À titre illustratif, Émile Le Bris (1984 : 60), dans une étude faite sur les marchés du sud-est du Togo faisait observer :

« Environ 80 revendeuses de Lomé assurent toute la commercialisation du maïs et du gari du sud-est du Togo et réalisent l'équilibre de la distribution interrégionale. De nombreux paysans ou leurs épouses participent eux-mêmes au réseau en tant qu'intermédiaires marchands et cherchent à consolider leur position de monopole dans le cadre de la structure économique. Toute réforme radicale des circuits aurait pour effet d'éliminer les maillons les plus faibles du dispositif sans vraiment menacer le profil commercial de ceux qui dominent la pyramide ».

Connaissant la place qu'occupent les denrées précitées dans l'alimentation des togolais (surtout du sud) et le poids des marchés du sud-est (dont Vogan, avec ses 20 000 marchandes et marchands demeure le premier gros marché rural du Togo) dans le réseau commercial du Togo, il n'y a donc pas à redire du rôle prépondérant des femmes sur les différents marchés.

En dehors des femmes, des maisons de commerce y tiennent une part importante. Les propriétaires ont d'ailleurs créé, dans les années soixante-dix, un syndicat dénommé Syndicat des commerçants importateurs-exportateurs du Togo (SCIMPEXTO). Ils se sont spécialisés dans la commercialisation de marchandises diverses, des matériaux de construction, des textiles et tissus, de l'automobile et accessoires, etc. À la fin du troisième plan¹, la part du syndicat des 20 plus grandes sociétés commerciales (SGGG, RAMCO, SONACOM...) dans

¹ À partir de ce moment, le monopole de ces maisons de commerce dans le secteur a commencé à péricliter. On assiste désormais à l'émergence de l'informel qui devient de plus en plus menaçant (Lire A. Akpaka, A. Koudaya, A. Schwartz, "Inventaire des sources d'information sur l'emploi au Togo. Secteur moderne et secteur informel", in *Séminaire sur les statistiques de l'emploi et du secteur non structuré* (Rabat 10-17/10/84), Direction de la statistique (Maroc), INSEE ORSTOM (France), Association Internationale des Statisticiens d'enquêtes, 1984, pp. 147-164). En 1990 par exemple, ces sociétés de commerce ne contribuaient que pour 26 % dans les recettes fiscales et 16 % dans les recettes douanières de l'État. Cette chute des revenus des sociétés de commerce s'est traduite par la baisse régulière des chiffres d'affaires en franc courant depuis 1982, la chute des résultats d'exploitation comptables, la baisse des effectifs employés (Cf. Collectif, op. cit., p. 62).

les recettes fiscales et douanières de l'État était respectivement estimée à 70 % et à près de 50%¹. C'est dire combien le secteur commercial était monopolisé par eux, ce qui leur donnait pas mal de revenus².

Les marchés demeurent le lieu privilégié d'échanges. Comme le fait observer Marguerat (1988 : 2), toute ville et, pratiquement, tout village (sauf dans les rares zones de complète autarcie), dispose d'un marché, d'un lieu plus ou moins aménagé où périodiquement (une ou deux fois par semaine, en général) les populations peuvent acheter les produits de la campagne auprès des producteurs eux-mêmes ou auprès de négociants qui ne forment qu'une seule étape intermédiaire entre producteurs et consommateurs. L'afflux des vendeurs et des chalands attirent des artisans qui profitent de la foule pour trouver des clients aux articles qu'ils fabriquent ou réparent : vanniers ou bricoleurs de vélos, fabricants de chaussures ou de seaux en caoutchouc de récupération, etc.

À l'échelle du territoire, on dénombre pas mal de marchés dont les plus importants sont le marché de Vogan, le marché de Kétao, ceux d'Anié, de Gléi, etc. Sur la place des marchés, sont drainés les produits des campagnes reculées. Les populations urbaines s'y rendent très souvent pour s'approvisionner et approvisionner les marchés urbains. Les prix des denrées alimentaires sont fonction du rapport entre l'offre et la demande. S'inspirant de l'exemple du maïs et du gari, Le Bris (1984 : 67) nous décrit le mécanisme de fluctuation des denrées alimentaires sur les marchés ruraux :

« Dès qu'un accident se produit sur les cours de l'une des denrées, il a des répercussions sur les cours de l'autre. [...] À la fin de 1969, la situation est préoccupante en ce qui concerne les denrées alimentaires. Le retour massif des réfugiés du Ghana en novembre-décembre a pesé sur le marché de Lomé et la récolte de maïs de petite saison est si dérisoire qu'une très forte demande s'exerce sur le gari dont le cours monte. Le souvenir de la grave crise survenue l'année précédente entre les paysans et la féculerie pousse sans doute les revendeuses à jouer la hausse, mais l'arrachage très difficile et la pénurie de bouture du début de 1970 expliquent aussi la flambée. Après une bonne récolte de grande saison, le cours du maïs s'effondre et l'écart se creuse avec le gari dont les cours se maintiennent jusqu'en octobre (...). En janvier-février 1971, le cours du gari rejoint celui du maïs qui s'était maintenu à un bas niveau jusqu'à la médiocre récolte de petite saison 1970. La tension est

¹ Collectif, *Économie et société togolaise. Chiffres, tendances et perspectives*, Lomé, INRS, 1991, p. 118.

² Contraints par les programmes d'ajustement structurel, les pouvoirs publics étaient obligés de libéraliser le secteur. C'est ainsi que fut procédé, au début des années 1980, à la suppression des monopoles d'importation, des licences d'importation et des contingentements.

moins forte sur le marché du gari et la pointe de mars est brève et de faible ampleur. Avec les arrachages de juillet-août, les cours retombent et resteraient sans doute à un niveau peu élevé mais le marché du maïs évolue curieusement. Après la récolte tardive de grande saison, les cours ne s'écroulent pas et, tout le monde sachant dès octobre que la récolte de petite saison sera nulle, une spéculation à la hausse s'amorce, la flambée des cours du maïs entraînant ceux du gari, produit qui, pourtant, ne manque pas ; cette évolution en "ciseau" montre donc bien que le maïs pèse directement sur le prix du manioc ».

Il est donc révélateur de savoir que la fluctuation des prix sur les marchés n'est pas liée seulement aux caprices du climat.

Il est difficile de reconstituer la chaîne de l'évolution des prix pendant la période concernée. Toutefois, pour permettre au lecteur d'en avoir une idée pour en saisir la trame, nous allons plutôt analyser l'évolution de l'indice des prix à la consommation. Là encore, nous présenterons seulement la situation à Lomé à titre indicatif.

« L'indice des prix à la consommation est le principal indicateur permettant de mesurer l'évolution des prix afin d'apprécier la situation économique d'ensemble et de décider des mesures qu'elle appelle. Il sert surtout, en l'absence d'un indice de l'évolution des revenus, à apprécier l'évolution du pouvoir d'achat des ménages »¹.

Calculés tous les mois à la Direction de la Statistique depuis 1969, les indices ont pour base, 100 en 1963. La pondération des indices de sept grands postes regroupant environ 240 produits entrent dans son calcul. Les sept grands postes et leur pondération sont les suivants : alimentation (47,9%), boissons et excitants (10,9 %), ménage et entretien (8,1 %), habillement (7,7 %), habitation (6,8 %), services (6,6 %) et divers (12,0 %). Une analyse minutieuse de l'évolution de l'indice général des prix de 1969 à 1981 montre l'existence de trois grandes périodes. La première période qui va de 1969 à 1973, est caractérisée par une croissance modérée d'environ 5 % d'une année par rapport à la précédente. Pendant cette période, il n'y a pas eu d'écarts significatifs entre les différents postes, même si les postes alimentation, boissons et excitants, et habitation (ciment, tôles ondulées, fer à béton, peinture à huile et planches) ont connu les hausses les plus élevées.

Pendant la deuxième période (1974-1977), les prix ont connu un taux annuel moyen de plus de 12 % ; une flambée de 20,2 % est enregistrée entre 1976 et 1977. Les groupes de

¹ Collectif, *Économie et société togolaise. Chiffres, tendances et perspectives*, Lomé, INRS, 1991, p. 86.

produits qui ont entraîné cette hausse vertigineuse des prix étaient essentiellement le poste alimentation et, dans une moindre mesure, le poste habillement. Le premier poste a connu une augmentation de 23,9 % en 1975, de 17,6 % en 1976 et de 26,8 % respectivement par rapport aux années précédentes. Cette hausse des prix s'explique par la faiblesse de production des denrées agricoles locales de première nécessité suite à la grande sécheresse ayant sévi dans les années 1976 et 1977. Parallèlement, la crise énergétique liée au premier choc pétrolier a entraîné une hausse sensible des prix des produits du poste habillement à savoir les tissus-pagnes et tergal, et les chaussures. Ce poste a connu une augmentation de 15,7 % en 1975 par rapport à 1974 et 32,5 % en 1977 par rapport à 1976. La troisième période comprise entre 1978 et 1981, comporte deux phases. La première phase est l'année 1978 qui marque un coup d'arrêt à l'inflation galopante des prix. En 1978, l'indice des prix n'a connu qu'une très légère hausse 0,8 % par rapport à 1977 contre 20,2 % en 1977 par rapport à 1976. Cet arrêt spectaculaire est le fait du poste alimentation qui a connu une baisse de 8,5 % en 1978 par rapport à 1977 alors que les autres postes ont connu des accroissements non négligeables. La deuxième phase va de 1979 à 1981. Caractérisée par la reprise de la tendance haussière des prix avec 7,8 % en 1979 par rapport à 1978, cette évolution est très marquée en 1981 où elle atteint 20,6 %, la plus forte sur toute la période considérée¹.

Comme on peut le constater, les prix à la consommation à Lomé ont été fort instables. À l'intérieur du pays, la situation fut sinon la même, au moins, relativement mieux, à quelques différences près.

Dans cet hinterland, le transport des acteurs de marchés ainsi que celui des marchandises est assuré *a priori* (depuis la fin du deuxième plan où le chemin de fer est en difficulté) par l'automobile. Pour favoriser une interconnexion entre les différents marchés et y faciliter la libre circulation des personnes et des biens, les pouvoirs publics ont mis sur place un service devant régir le transport automobile

En effet, depuis l'époque coloniale, le service des transports routiers, on l'a vu, était majoritairement assuré par des sociétés privées dont la STAO, la SGGG entre autres. Les insuffisances qui entachaient la prestation de ces différentes sociétés privées ont amené l'État à

¹ Collectif, *Économie et société togolaise. Chiffres, tendances et perspectives*, Lomé, INRS, 1991, p. 86. Lire aussi : Direction de la statistique, *Annuaire statistiques du Togo de 1971 à 1985* ; INSEE, *Pour comprendre l'indice des prix*, 1987, Paris, Institut National de la Statistique et des Études Économiques.

mettre sur pied un service des Transports routiers. Ainsi, par décret n° 69/130 du président de la République datée du 23 juillet 1969, ledit service fut institué¹.

Selon le décret, le service des Transports routiers est placé sous l'autorité du ministre des Travaux publics, des mines, des transports, des postes et télécommunications. Il est chargé de l'organisation, la coordination, l'harmonisation, la réglementation, la surveillance et du contrôle des transports routiers à l'intérieur et sur le plan des relations interafricaines et internationales. Aussi, a-t-il pour mission l'immatriculation des véhicules, les visites techniques, le contrôle de la circulation, la délivrance des permis de conduire, etc. De nos jours, le service est connu sous la dénomination de Direction des transports routiers (DTR).

L'accès à la profession des transports routiers étant libre, l'autorisation des transports est accordée par la DTR à toute personne morale et physique qui en fait la demande sous la seule condition de disposer d'un véhicule constaté en bon état. Depuis son institution, la DTR lutte pour supprimer les situations de monopole et les obstacles à l'exercice de la profession de transporteur.

Soucieuse de fournir un travail de qualité et consciente de l'importance de la mission qui lui est assignée, la DTR coopère étroitement avec des institutions d'ordre étatique et non étatique pour assumer la responsabilité du transport routier. Parmi ces institutions, on peut retenir : le Conseil national des transports, Conseil national des chargeurs togolais, le Conseil national de sécurité routière, les maisons d'assurance, les chambres syndicales, etc.².

Les syndicats de conducteurs, en permanent contact avec les chauffeurs, sont habilités à faire respecter la déontologie de la profession. Jusque dans les années quatre-vingt, il existait en tout deux principaux syndicats opérant sur le territoire national. Il s'agit de l'Union syndicale des conducteurs routiers du Togo (USYNDICTO), et de l'Union nationale des transporteurs routiers du Togo (UNATROT) qui se veut le syndicat des propriétaires de camions³. Ces syndicats fonctionnent sur la base des revenus de tickets vendus aux voyageurs dans les gares routières. Les responsables de ces syndicats assistent la DTR pour une meilleure gestion du transport routier.

Le transport de voyageurs, comme dans tout pays au même niveau de développement, concerne principalement le transport public de personnes. Ce type de transport est souvent

¹ Cf. annexes pour avoir les détails relatifs au contenu du décret

² Boniface Klutse, 42 ans, Ingénieur en gestion industrielle, chef division administrative, chef personnel à la DTR, entretien réalisé dans son bureau à Lomé le 28/01/05.

³ Il faut noter que de nos jours, 5 syndicats de transporteurs routiers opèrent au Togo. Il s'agit, en dehors de l'USYNDICTO, du Syndicat libre des conducteurs du Togo (SYLICONTO), du Syndicat national des conducteurs indépendants du Togo (SYNACIT), du Syndicat indépendant des conducteurs du Togo (SICTO), et de l'Union des conducteurs du Togo (UNICOT). Ces 5 syndicats ont formé l'Union des syndicats de conducteurs routiers du Togo (USYCORT). Informations recueillies de B. Togninou, Trésorier USYNDICTO, section Lomé-Notsé, lors de l'entretien du 09/04/05 à la gare routière d'Agbalépédogan, Lomé.

assuré par des petits transporteurs privés ne possédant dans la plupart des cas qu'un seul véhicule. Les types de véhicules utilisés pour ce transport sont : les véhicules légers de 5 à 8 places, les camionnettes bâchées, les minibus de 9 à 11 places, les bus de 15 à 18 places, etc.

Quant au second type de transport, c'est-à-dire le transport de marchandises, la préférence est portée sur de gros camions. Ceux-ci pénètrent les localités les plus reculées du pays pour charger du charbon, du bois de chauffe, des produits vivriers, etc. en vue de ravitailler les gros marchés ruraux et urbains.

Le transport routier de marchandises est composé du transport national et du transport international. La demande nationale de transport interurbain de marchandises concerne un peu plus de 2 millions de tonnes dont plus de 60 % ont Lomé pour origine ou destination (Talla, 1998 : 473). À cela s'ajoute le transport pour compte propre qu'effectuent les sociétés privées ou d'État. Ce phénomène est très répandu sur les courtes distances. Le transport international, pour sa part, concerne surtout les trafics de transit via le port de Lomé vers les pays du sahel. Des conventions ont été signées entre le Togo et chacun de ces pays pour le partage du marché. Un bureau de fret dépendant de la DTR fonctionne au port pour veiller au respect de ces accords. Ces transports sont réalisés dans leur quasi-totalité par des camions poids lourds, des remorques et semi-remorques communément appelés "titans". Leur fréquence, ces dernières années, constitue l'une des causes de la décrépitude dont est de plus en plus victime le réseau routier togolais¹.

L'un des risques que courent les usagers de la route demeure la surcharge. En effet, le désir de faire partir leurs marchandises et de voyager eux-mêmes, pousse les commerçants à s'engouffrer et à s'entasser dans les bus et camions qui desservent les villages. Ce qui est dangereux, c'est que les chauffeurs eux-mêmes, poussés par l'appât du gain, encouragent ces choses en faisant charger lourdement les véhicules au départ des gares et en s'arrêtant même de temps en temps au niveau des villages situés sur le parcours, pour faire monter d'autres passagers et leurs bagages. Ces surcharges qui se font au mépris des règles élémentaires de sécurité, ne semblent apparemment inquiéter ni les passagers, ni les chauffeurs. Cette situation porte souvent atteinte à l'état des denrées dites fragiles qui sont souvent écrasées ou à celui des tubercules "blessés" devenant ainsi peu appréciés par les consommateurs.

La surcharge et la conduite au-delà des vitesses de sécurité conduisent à une autre forme d'inconvénient qui est d'ailleurs le plus affreux.

¹ Certains analystes attribuent le drame intervenu à Amakpapé en juillet 2008 à cette situation

En effet, le fait de vouloir rouler à vive allure pour gagner du temps ou de vouloir tirer le maximum de profits, engendre de multiples hécatombes. En effet, les progrès successifs de l'ordre public et de l'industrialisation ont puissamment encouragé le développement des déplacements qui sont devenus une activité tout à fait ordinaire, utilisant des infrastructures de transport routier toujours plus perfectionnées. Mais, en contrepartie de cet accroissement de la mobilité, l'humanité paie un tribut toujours plus lourd aux accidents de la route qui sont devenus un fléau social, faisait observer l'Organisation mondiale de la santé en 1978¹.

Au Togo, quelques données indicatives présentées dans le tableau ci-après permettent de saisir l'ampleur des accidents de circulation.

Tableau n° 45 : Etat des accidents de routes au Togo (1972-1976)

Années	Nombre d'accidents	Nombre de blessés	Nombre de tués
1972	452	1 157	91
1973	478	1 386	142
1974	224	1 096	126
1975	477	1 116	111
1976	611	1 640	165

Source : Par nous, à partir de *Togo-Dialogue*, Mensuel du golfe du Bénin op. cit., p. 19.

En dépit du fait que ces informations soient données sous toutes réserves, on se rend compte qu'à part une baisse enregistrée entre 1974 et 1975, l'augmentation est nette en 1976. Cela pourrait être dû à l'augmentation des voitures dont l'achat est facilité par la STOCA.

La circulation des biens à l'échelle du territoire est possible grâce à une structure de transport mise en place dont les conducteurs d'automobiles jouent un rôle très déterminé.

Au terme de ce chapitre, il est important de souligner que la politique de désenclavement entreprise par les pouvoirs publics dans le cadre des plans quinquennaux de développement économique et social a permis d'une part, l'ouverture des localités jadis

¹ Selon l'OMS, en 1978, le nombre des usagers tués chaque année dans le monde par les accidents de la route était évalué à 250.000 personnes. Au Togo, le phénomène gagnant de plus en plus en ampleur vers la fin des années 1990, surtout avec l'avènement des taxis motos, les pouvoirs publics ont pris des mesures pour le freiner. À titre indicatif, voir les statistiques enregistrées par les commissariats de sécurité publique et transférées au service des transports routiers au sujet des accidents de circulation constatés sur l'ensemble du territoire, in Tsigbé, 2005.

repliées sur elles-mêmes sur des axes de communication relativement importants, d'autre part, la relative modernisation de l'ensemble des voies de communication, surtout le réseau routier qui a été préféré au réseau ferroviaire par manque de performance de ce dernier.

Cette situation a conduit inévitablement au resserrement des liens entre campagnes, et entre villes et campagnes. Il s'ensuivit des mouvements de population d'une campagne vers une autre, d'une campagne vers la ville, d'une ville vers une autre et même du Togo vers d'autres pays.

Si ces mouvements de population ont largement modifié la structure initiale de mise en place des populations, ils ont également conduit à un certain brassage ethnique dont les conséquences sur le plan économique, social, culturel voire politique sont toujours prégnantes.

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

CHAPITRE VI :

INCIDENCES SOCIOÉCONOMIQUE, SOCIOPOLITIQUE ET SOCIOCULTURELLE DE LA MOBILITÉ AU TOGO : VERS L'ÉMERGENCE D'UN NOUVEAU TYPE DE SOCIÉTÉ ?

La mise en place des voies de communication et leur entretien initiés au Togo pendant la période coloniale et relayés par les pouvoirs publics après l'indépendance ont impulsé, à travers la mobilité à laquelle ils ont donné lieu, une certaine dynamique au sein de la population togolaise. Bien des changements intervenus dans le niveau de vie et dans les habitudes ainsi que dans les relations interpersonnelles des Togolais sont majoritairement inhérents à la mobilité, facilitée par l'existence du réseau des infrastructures de transport terrestres.

À partir de ce constat, on peut se demander quelle est l'importance de la circulation des personnes et des biens dans le processus de construction de l'État-nation toujours en gestation ? De cette interrogation cruciale, découlent d'autres qui la rendent mieux saisissable : en quoi la circulation des biens a-t-elle contribué au développement économique du pays ? Comment l'installation des populations allochtones dans des régions qui n'étaient pas leur lieu originel a-t-elle conduit à la recomposition de la population togolaise dans son ensemble ? Comment la mobilité a-t-elle contribué à l'émergence et au renforcement des structures sociopolitiques au sein de la société togolaise ?

Répondre à ce questionnement revient à analyser le rôle de la mobilité dans la société togolaise sur le triple plan socioculturel, économique et sociopolitique. Le présent chapitre vise à aborder une à une ces questions.

I. VOIES DE COMMUNICATION, MOBILITÉ ET DÉVELOPPEMENT SOCIOÉCONOMIQUE

L'un des principaux objectifs qui ont présidé à la mise en place des voies de communication depuis la période coloniale est de contribuer à l'intégration des peuples à l'économie de marché. Pour y parvenir il fallait absolument encourager la production et favoriser le développement d'un marché intérieur assez structuré pour y écouler les produits manufacturiers. À l'indépendance, ces objectifs n'ont pratiquement pas changé. La politique des voies de communication était alors au service de la promotion agricole pour le

renforcement du commerce extérieur et de la consommation intérieure. Comme on peut le constater, production agricole et activités commerciales ont été et demeurent encore intimement liées à la politique de mise en place des voies de communication. La présente section vise à montrer le rôle de ces différents secteurs dans le développement socioéconomique du pays de la période coloniale à la période postcoloniale.

1. Désenclavement et développement du secteur agricole : quelle grille de lecture ?

Dans son ouvrage intitulé *L'économie des transports dans les programmes de développement*, P. Bourrières (1961 : 131) déclarait : « Si la voie peut créer le trafic, elle ne crée pas la production, puisqu'elle constitue un des éléments nécessaires à cette production ». Cette déclaration montre si bien la synergie existant entre les voies de communication et la production. En effet, avant l'arrivée des Européens au Togo, l'agriculture n'était pas étrangère aux Togolais. Ces derniers pratiquaient l'agriculture de subsistance dont le produit alimentait les échanges. Avec l'arrivée du colonisateur, le secteur agricole a connu bien des mutations. Dans cette sous-section, il sera d'abord question de montrer comment la volonté d'alimenter l'économie de traite (l'exportation des produits du cru) a contribué à restructurer le secteur agricole togolais ; ensuite, il s'agira de montrer comment cette restructuration du monde paysan a conduit à de multiples mutations surtout dans le monde rural.

1.1. Les tentatives de modernisation du secteur agricole

Les exigences de l'économie de marché ont inversé l'ordre des priorités dans le secteur agricole de l'espace togolais. Ainsi, d'une agriculture de subsistance caractérisée par la prédominance des cultures vivrières, on passa à une agriculture essentiellement dominée par les cultures d'exportation. Il était question de renforcer la capacité productive des populations en vue de ravitailler quantitativement et qualitativement la métropole des produits dont a besoin son industrie en plein essor.

« Il m'a paru nécessaire, soulignait le ministre des colonies Albert Sarraut, de déterminer d'abord avec les hauts fonctionnaires chargés d'administrer nos diverses possessions, la part de chacune de nos colonies dans l'effort de production des denrées et

matières premières dont la métropole a besoin pour sa consommation et pour l'achat desquelles elle s'acquitte encore aujourd'hui d'un lourd tribut aux fournisseurs étrangers »¹.

Afin de permettre à la colonie de jouer efficacement ce rôle de fournisseur de matières premières à la métropole, l'administration coloniale entreprit la construction du chemin de fer, des chemins, des pistes et des routes. Ce réseau de voies de communication avait pour rôle de convoier les produits du cru de l'intérieur du territoire vers la côte en vue de leur exportation vers la métropole. Pour assurer le trafic au train et à la route, il fut procédé au développement de l'agriculture.

Constitué de sols relativement fertiles, le territoire togolais bénéficia d'une politique agricole relativement intense. Après les champs d'expérimentation de l'époque allemande négligés et laissés à la merci des feux de brousse pendant la période de gestion franco-britannique, le gouverneur Bonnacarrère reste l'artisan du développement agricole du Togo français. S'inscrivant dans le cadre de la mise en valeur, Bonnacarrère réajusta la politique d'exploitation du Togo fortement axée sur l'agriculture. Élaboré dès 1922, le programme de mise en valeur consistait, dans les grandes lignes, à développer les cultures, améliorer les produits, favoriser leur écoulement, mettre en valeur les terres vacantes, assurer l'évacuation des produits². En fonction de ce programme Bonnacarrère, dans une circulaire du 1^{er} septembre 1922, demandait aux commandants de cercle de procéder à un inventaire méthodique des possibilités économiques de leurs zones respectives. En fait, l'initiative visait à vulgariser l'agriculture qui devait être étendue et adaptée aux régions les plus éloignées du territoire que l'extension des voies de communication et l'augmentation du personnel technique permettaient de pénétrer plus en avant chaque année.

La politique agricole s'est concrétisée par la création d'un service de l'agriculture qui fut définitivement mis sur pied par l'arrêté du 11 Janvier 1924 (Tebie, 2002 : 188). Placé sous l'administration de chaque cercle, ce service a pour objectif de veiller au fonctionnement des stations agronomiques et de former des moniteurs agricoles (Gayibor, 1997b : 148). Par ailleurs, ce service doit pouvoir conseiller les planteurs, leur montrer la pré-transplantation, la taille, la préparation commerciale et organiser la lutte contre les parasites (Simtokena, 1997 : 66). Pour parvenir à cet objectif, le service d'agriculture était doté d'un personnel aussi bien européen qu'autochtone dont l'évolution dans le temps apparaît dans le tableau ci-dessous.

¹ ANT-Lomé, dossier 3D27, exportation d'huile de palme, de coton fibre et de coprah entre 1923 et 1939 (titre indicatif).

² ANT-Lomé, dossier 3D32, Programme de mise en valeur du territoire du Togo, 1922.

Tableau n° 46 : Évolution du personnel agricole de 1921 à 1927

		1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	Total
Personnel européen	Ingénieurs	1	1	1	2	2	2	3	12
	Conducteurs de travaux agricoles et forestiers	0	1	1	1	3	5	5	16
	Mécaniciens	0	0	0	0	1	1	1	3
Personnel togolais	Moniteurs agricoles	0	0	0	0	3	10	15	28
	Totaux	1	2	2	3	9	18	24	59

Source : ANT-Lomé, dossiers 3D32 (op. cit) et 3D14, effectif des moniteurs agricoles.

Comme le montre le tableau, c'est à partir de 1925 que les effectifs ont connu une croissance régulière, le personnel européen donc technique, étant légèrement supérieur au personnel autochtone formé dans les écoles de moniteurs agricoles.

Dès 1923, les stations de Tové et de Notsè (en 1924) fondées par les Allemands et abandonnées par la suite, furent remises à nouveau en service. La station de Tové devait se spécialiser dans l'étude des cultures arbustives à savoir : le palmier à huile, le cacaoyer, le kapok et accessoirement le coton. À la station de Notsè, revenait spécialement l'étude du coton, du café, du palmier à huile et accessoirement du reboisement. Ces stations dont le rôle est de promouvoir l'agriculture, avaient pour but de permettre l'expérimentation et la sélection des plantes, d'assurer la distribution gratuite des plants de café, de cacao et de graines du coton surtout aux agriculteurs (Gayibor, 1997b : 148). Dans cette logique, la station de Tové avait distribué pas mal de plants aux planteurs. C'est ce qu'indique le tableau suivant.

Tableau n° 47 : Nombre de plants distribués par la station de Tové de 1924 à 1927

	1924	1925	1926	1927	Totaux
Caféiers	16 000	39 062	28 000	63 062	146 124
Cacaoyers	33 000	22 500	15 000	70 500	141 000
Kolatiers	---	1 205	---	1 205	2 410

Source : ANT-Lomé, dossier 3D14, op. cit.

On constate que ce sont les plants de café qui furent les plus distribués. Mais, l'évolution de la distribution n'a pas été régulière. De 1924 à 1926, l'évolution de la distribution aussi bien des plants de café que des plants de cacaoyer a été en dents de scie.

Selon l'administration, ce sont les conditions climatiques défavorables qui expliquent les baisses enregistrées. L'expérience des kolatiers présentait moins d'intérêt ; c'est ce qui expliquerait la faiblesse du nombre total de plants distribués pendant la période concernée.

Le souci de la vulgarisation des cultures donna également lieu à la mise sur pied des champs communaux ou des plantations communales ; car, du point de vue de l'administration, c'est seulement à travers ces champs communaux que peut être répandue une culture nouvelle ou imposée une déjà connue mais délaissée, dont l'intérêt pour le territoire est incontestable. Dans cette lancée, il fut créé, dès 1925, un champ de coton de 7 000 hectares de superficie. En 1926, furent mises sur pied onze plantations-pépinières comprenant environ 7 000 plants.

Par ailleurs, en 1923 et 1924, furent respectivement institués les concours agricoles régionaux et les champs de mutuelles scolaires. Les premiers avaient pour but de stimuler le paysan à produire davantage et à améliorer la qualité de sa production. L'objectif des seconds, bien que dissimulé par la version officielle selon laquelle ils devaient permettre aux écoles de s'auto-suffire, ne visait pas moins la croissance du tonnage des produits destinés à l'exportation.

S'agissant des concours agricoles, les documents officiels de l'époque mentionnent qu'ils se tenaient chaque année dans les différents cercles. Ils mentionnent également que ce fut une expérience réussie car les paysans se sentaient davantage impliqués. C'est ainsi qu'en 1923, il fut dénombré 3 000 participants à Kpalimé ; en 1925, 4 000 participants y étaient dont plus d'un millier d'exposants. Au même moment, on comptait 800 exposants à Lomé, 2 000 à Aného etc. ¹. Kpalimé drainait naturellement plus de participants et pour cause. D'abord, les terres relativement fertiles s'y trouvent, occasionnant une meilleure productivité. Ensuite, la situation géographique de la ville à proximité de la Gold Coast faisait participer aux concours plusieurs paysans originaires du Togo britannique. Comme le souligne Simtokena (1997 : 72) :

« les concours agricoles étaient parfaitement ordonnés ; les produits exposés devaient correspondre à un échantillonnage purement commercial contribuant à l'éducation du promoteur indigène en lui faisant connaître les qualités des produits ; les exposants des denrées agricoles sont strictement des producteurs dont les noms et les villages sont relevés soigneusement et contrôlés. Ils reçoivent des prix en récompense ».

¹ ANT-Lomé, dossier 3D28, rapports sur les concours agricoles dans les différents cercles du territoire, 1927.

Tableau n° 48 : Primes affectées aux concours agricoles en F CFA (1923-1926)

	1923	1924	1925	1926
Primes aux cultures maraîchères	1 000	1 000	3 000	3 000
Primes aux cultures vivrières	6 000	6 000	10 000	10 000
Primes aux cultures industrielles	10 000	10 000	20 000	20 000
Totaux	17 000	17 000	33 000	33 000
Organisation des concours agricoles	5 000	3 000	3 000	3 000
Totaux	22 000	20 000	36 000	36 000

Source : Par nous, à partir des ANT-Lomé, dossier 3D28, op. cit.

L'analyse de ces primes est révélatrice du but poursuivi par l'administration en organisant ces concours agricoles. On remarque que les primes affectées aux cultures industrielles sont de loin plus importantes que celles attribuées aux cultures vivrières (pratiquement la moitié des premières sur les quatre campagnes agricoles). Il apparaît donc que l'administration voulait simplement stimuler le paysan à s'intéresser davantage aux produits d'exportation. À la longue, cette politique lui a réussi. Les cultures vivrières en ont pâti comme on le verra plus loin.

Les concours agricoles ne survécurent pas à la crise. En effet, les effets pervers de cette crise ont occasionné non seulement la suppression du service de l'agriculture, mais aussi celle des concours agricoles. Cependant, quelques années plus tôt, d'autres réformes furent introduites. Il s'agit d'une part, de la division du territoire, par arrêté n° 432 du 1^{er} août 1927, en secteurs agricoles correspondant aux circonscriptions administratives, d'autre part, de la création des plantations administratives dont celle de Togblékopé et de Kasséna en 1928¹.

Avec la crise, les cours des produits agricoles connurent une chute sur les marchés mondiaux. À la suite de cette situation, découragement et désaffection gagnèrent les paysans. C'est alors que pour stimuler à nouveau la production, Bonnacarrère prit un train de mesures. D'abord, il décida de substituer, dès 1930, les produits de plantation par les produits de cueillette ; ensuite, il initia à nouveau les essais des coopératives, modèles lancés en 1924 mais

¹ JOT, Arrêté n° 432 du 1^{er} août 1927 divisant le territoire du Togo en secteurs agricoles correspondant aux circonscriptions agricoles.

qui n'avaient pu être opérationnels ; enfin, il fut décidé de mettre un accent particulier sur le reboisement, d'où l'institution, le 28 février 1931 d'une fête dite de l'arbre¹.

Commentant cette dernière initiative, Barandao (1987 : 374) faisait observer :

« Il s'agit là d'une autre façon de relancer la politique de l'arbre entreprise par les Allemands avant la guerre. L'idée directrice maintenant était d'inculquer l'amour de l'arbre aux enfants en alliant ce sentiment très "noble" à un autre plus matériel. Il fut décidé par conséquent, d'un commun accord entre maîtres et élèves des écoles de Lomé que chacun d'eux resterait propriétaire de l'arbre qu'il avait planté, le soignerait et plus tard en récolterait les fruits. L'administration pensait, grâce à cette alliance, "faire germer dans les jeunes esprits l'amour de la culture, du travail et de la propriété rurale de façon à les détourner dans une certaine mesure de la trop forte inclinaison, que tendait à créer dans leurs âmes naïves, le mirage du diplôme ».

Parallèlement, furent créées des coopératives agricoles en 1931. La première fut implantée à Sokodé par les chefs autochtones de la région devant prendre en charge la plantation de Kasséna, tandis que deux autres furent créées au sud, l'une à Lomé² ayant pour tâche de prendre en charge les plantations de Togblékopé et de Kpémé³, l'autre à Aného. Dans le cercle de Klouto, se constitua plutôt un groupement de planteurs de café (Péchoux, 1939 : 192). Favorablement accueillies à l'origine, ces sociétés agricoles finirent par faire piètre figure, donnant lieu à des résultats très décevants dans l'ensemble⁴. Ainsi, dès 1933 déjà fut décidée la dissolution de ces sociétés.

Au même moment, le nouveau gouverneur, Robert de Guise définissait une nouvelle politique de production agricole seule capable de pouvoir réorganiser le secteur agricole et accroître la production pour mieux soutenir l'économie de la métropole. Dès octobre 1933, il annonça ses couleurs :

¹ Rapport annuel de la France à la SDN, 1931, p. 61.

² En fait, la coopérative de Lomé était une société anonyme au capital de 100 000 F CFA dont les membres fondateurs étaient Anthony (Président), Ajavon, Savi de Tové, Atayi John et Vuillet, administrateur adjoint au chef du cercle de Lomé.

³ La plantation de Togblékopé fut créée en 1929. Elle couvrait une superficie de 438 ha (contre 515 ha pour la plantation de Kpémé) de palmiers à huile, de cocotiers et des cultures intercalaires dont le maïs, le caféier et le bananier. Cf. Barandao, 1987, p. 376.

⁴ Pour l'inspecteur des colonies Le Gregam, l'échec enregistré par ces structures est dû d'une part au fait qu'au lieu d'être autonomes, ces organismes continuèrent à être gérés comme des plantations administratives, d'autre part, les Togolais n'étaient pas psychologiquement préparés à adhérer au système coopératif dont les sociétés illustratives ne répondaient pas du tout aux exigences locales.

*« Le temps de la vie facile qu'a connu le Togo lorsque sans aucune intervention administrative, il tirait de larges profits de ses transactions avec les colonies voisines est périmé. L'achèvement des travaux sur fonds d'emprunt a tari encore une source appréciable de revenu pour l'indigène... Les palmistes et l'huile de palme voient chaque jour leurs débouchés se resserrer. Pour faire face à une situation nouvelle, le territoire doit faire face à des méthodes nouvelles »*¹. La mise en route de cette politique suppose *« l'intensification des produits existants en combattant par des exportations accrues l'affaissement des cours et l'élévation de la qualité des produits d'exportation par la promotion des variétés nouvelles ou mieux adaptées »*².

Il s'agit, comme le souligne Barandao (op. cit) d'un interventionnisme accru de l'administration coloniale. Celle-ci devait à la fois encourager les productions traditionnelles et mettre un accent particulier sur des productions comme l'arachide, le maïs, et le manioc et protéger par ailleurs, la faune végétale.

Parallèlement, des mesures furent prises pour restructurer la commercialisation des produits. Des dispositions énergiques furent alors prises contre les circuits illicites du commerce des produits d'exportation et vivriers dans lesquels les populations du sud se sont spécialisées. Malheureusement, tout ce train de mesures ne visait qu'à renforcer la conception que de Guise avait du commerce des produits d'exportation du Togo : "produire plus, mais vendre moins cher". Selon cette formule en effet, plus on achète les produits à bas prix au paysan, plus, ce dernier sera amené à produire davantage pour gagner de l'argent, n'ayant pas d'autres moyens pour payer ses impôts sans cesse pesants.

Robert de Guise prévoyait également, dans sa nouvelle politique agricole, la mise en place des organismes d'encadrement du monde paysan. Ainsi, à partir de 1934, il fut institué des Sociétés indigènes de prévoyance (SIP). Héritières des sociétés coopératives agricoles aux résultats décevants initiées sous Bonnecarrère, ces sociétés de prévoyance avaient un double objectif. D'abord, elles étaient initiées pour contribuer au développement de l'agriculture et de l'élevage et faciliter la conservation et la vente des produits. Elles devaient ensuite secourir les sociétaires par des mesures de prêt en nature ou en argent³. En fait, ces objectifs étaient purement théoriques car dans la pratique, elles s'occupaient également de la vente des semences, de la commercialisation des récoltes, de la réalisation d'ouvrages d'intérêt collectif, de l'achat des engrais, de véhicules, d'animaux de trait et de matériel divers (Nabe, 1997).

¹ Rapport annuel de la France à la SDN, 1933, p. 133.

² Idem, p. 134.

³ Rapport annuel de la France à la SDN, 1935, pp. 67-68.

Installées dans toutes les circonscriptions administratives¹, les SIP n'ont pas donné lieu à une adhésion délibérée des paysans. Ces derniers furent au contraire contraints à y adhérer et à payer des cotisations afférentes. Par ce procédé, l'administration faisait endosser indirectement aux paysans les charges financières afférentes à la réorganisation de l'agriculture dans son ensemble.

L'institution des SIP fut une réussite certes, cependant il ne faut pas oublier le fait que plusieurs lacunes limitaient ses actions. D'abord, les prêts octroyés aux sociétaires furent somme toute modiques : 130 000 de francs courants en 1935 ; 195 000 en 1936 et 67 500 seulement en 1937. Du coup, le machinisme agricole resta sommaire se limitant à un matériel destiné à préparer les produits d'exportation, notamment des moto-concasseurs, des décortiqueuses d'arachide, des décortiqueuses de café, des camions, etc.². Que retenir *in fine* de l'action de ces Sociétés indigènes de prévoyances au Togo?

Comme l'a souligné Barandao (1987 : 478-479) dans son bilan de l'œuvre desdites sociétés :

« Certes, finalement, les S.I.P. constituèrent des outils efficaces d'encadrement de la production. Elles contribuèrent à l'accroissement de la dépendance [...]. Mais il apparaît tout de même évident que ces organismes furent des instruments de propagande dans la mesure où ils constituèrent une charge supplémentaire aux paysans qui étaient contraints de produire davantage non seulement pour compenser la baisse des cours mais aussi pour être en mesure de faire face à l'augmentation constante des cotisations (40 % entre 1935 et 1938) et des impôts. Telle est la signification réelle du slogan 'produire plus, mais vendre moins cher'. Dès lors, seuls les exportateurs européens continuèrent à profiter des mesures d'abaissement des taxes à la sortie et des primes ».

L'ensemble des mesures ci-dessus évoquées fit du secteur agricole à la veille de la seconde guerre mondiale, un secteur dont la production quoique fluctuante, fut en général croissante, accordant une large portion aux cultures d'exportation. Les statistiques relatives à l'indice d'exportation de trois produits, notamment l'huile de palme, la fibre de coton et le coprah dont les détails figurent sur le tableau ci-après montrent à titre indicatif cette tendance.

¹ Suite à la réorganisation administrative intervenue en septembre 1935, les SIP qui étaient au départ au nombre de six, furent réduites à trois, à raison de une au nord, une au centre et une au sud. Mais, dès 1937, le nombre fut encore rétabli de sorte qu'en 1938 on comptait, à l'échelle du territoire, neuf SIP.

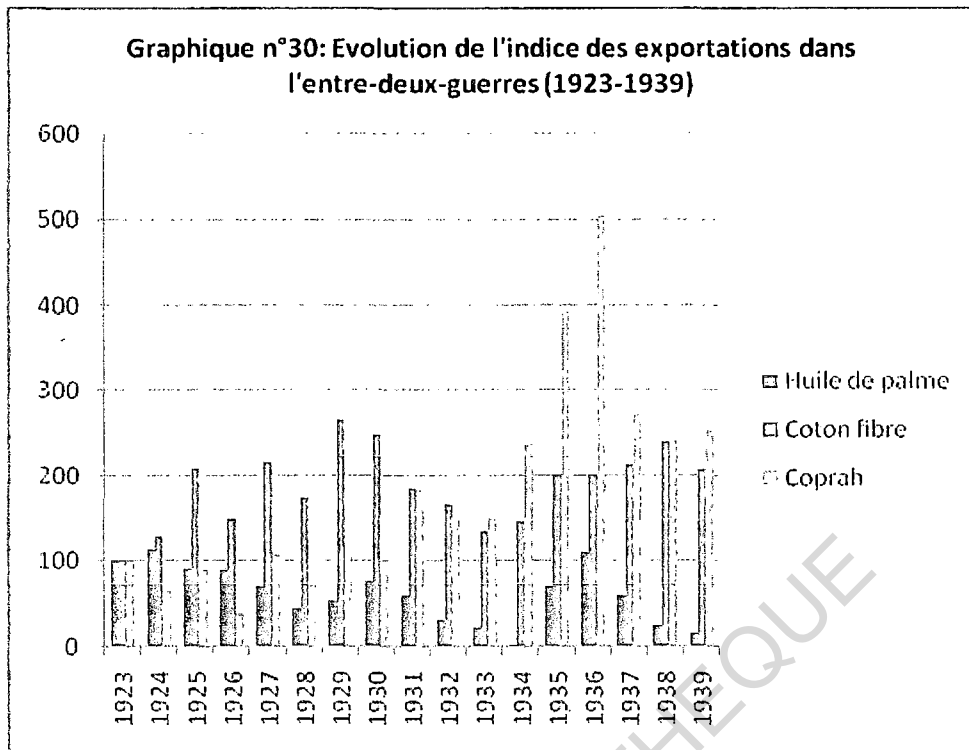
² JOT du 1^{er} janvier 1938, p. 153.

Tableau n° 49 : Évolution de l'indice d'exportation de quelques produits du cru de 1923 à 1939
(Année de base : 1923 ; indice de base : 100)

Années	Typologie des produits d'exportation		
	Huile de palme	Coton fibre	Coprah
1923	100	100	100
1924	114	130	64
1925	91	209	90
1926	90	151	39
1927	71	216	109
1928	45	174	72
1929	54	266	116
1930	76	249	101
1931	60	185	183
1932	32	167	165
1933	22	135	150
1934	3	148	237
1935	70	200	392
1936	112	200	506
1937	60	213	273
1938	25	240	242
1939	17	208	254

Source : ANT-Lomé, dossier 3D27, exportation d'huile de palme, de coton fibre et de coprah entre 1923 et 1939

L'allure des données se présente comme suit :



Source : Par nous, à partir des données du tableau n° 48.

Les courbes de ce graphique renseignent qu'au départ, c'est-à-dire de 1923 à 1926, les produits d'exportation ont connu dans l'ensemble une croissance, bien qu'il existât des années où la production a fléchi un peu pour tel ou tel produit. À partir de 1926, pendant que la production de l'huile de palme baissait, sans doute à cause du manque d'intérêt de la part de la population, le coton fibre et le coprah eux, augmentaient. Après un fléchissement occasionné par la crise économique à partir de 1930, les mesures incitatives prises par l'administration ont relativement convaincu les producteurs. Du coup, on assiste à une reprise lente dont le maximum fut atteint en 1936 pour le coton, et en 1938 pour le coprah. C'est toujours en 1936 que la situation du palmier à huile s'améliora un peu, l'indice d'exploitation passant de 70 à 112.

Comme nous l'avions mentionné plus haut, la production connut des fluctuations certes, mais le train de mesures pris par les autorités coloniales a souvent contribué à ramener la production à la situation normale. La même constatation est réelle pour d'autres produits comme le café, l'arachide, le kapok, etc.

Pendant la guerre, les populations devaient produire davantage pour soutenir la métropole sur le front. De façon générale, jusqu'en 1946, l'administration française se contenta

de réactiver les stations agricoles de la période allemande, en les maintenant dans leurs fonctions précédentes. À partir de cette date, les institutions et les structures d'appui connaîtront alors un grand essor (Gu-Konu, 2005 : 549). En effet, on a vu comment dans le cadre du FIDES, l'administration entreprit la modernisation du secteur agricole. Des organismes professionnels intéressés à des productions particulières intervenaient dans le cadre institutionnel précédemment établi. L'accent fut mis sur la mécanisation de l'agriculture. Des centres-pilotes, des fermes-écoles furent créés. On assista à l'innovation et à la diffusion du matériel végétal. C'est l'exemple du cacaoyer et du caféier. Bref, tout était mis en place pour permettre à l'agriculture de jouer le rôle qui lui est dévolu alors, celui de soutenir l'économie de la métropole meurtrie par la guerre. Les résultats, on l'a vu dans le chapitre III, furent relativement appréciables.

Comme on peut le constater, pendant toute la période coloniale, les exigences de l'économie de traite ont conduit l'administration coloniale à développer le secteur agricole. On voulait assurer le trafic au rail en mettant en valeur, les milieux où s'étend l'influence du chemin de fer. La mise en valeur de la zone de colonisation située entre Notsè et Sokodé en est une preuve. Au-delà des zones d'influence du chemin de fer, c'est la route qui prend la relève. Celle-ci, n'a pas moins contribué à la mise en valeur du territoire. Il apparaît donc que les voies de communication étaient au service de la circulation des produits de leur zone de production vers les zones de traite.

Il convient cependant de mentionner que si des mesures ont été prises pour promouvoir l'agriculture, ce n'étaient pas tous les produits qui furent promus à l'époque. Plus que les autres catégories de produits (les cultures vivrières notamment), les produits d'exportation étaient les plus en vue. Peu d'intérêt était alors accordé aux produits vivriers. Du coup, on passa d'une économie de subsistance à une économie de plantation, ce qui bouleversa foncièrement le monde rural. Nous y reviendrons. La mise sous tutelle de la production vivrière en faveur de la promotion des cultures industrielles occasionna l'émergence d'une bourgeoisie dite de plantation dont le fief est situé dans le sud-ouest de la région des Plateaux.

À l'indépendance, les pouvoirs publics se disaient résolus à changer la donne. Dès décembre 1958, suite aux élections d'avril ayant sacré le CUT aux affaires, Sylvanus Olympio, alors premier ministre de la République togolaise, déclarait : « Le Togo est petit et pauvre, mais je me refuse à croire en la pauvreté éternelle du Togo. Je crois plutôt que c'est une

situation entretenue par le régime colonial »¹. Il s'employa à "décoloniser" l'agriculture togolaise foncièrement tributaire de la culture des produits d'exportation. Malheureusement, il n'eut pas assez de temps pour aller au bout de sa politique.

C'est surtout sous le régime du feu président Eyadema que cette volonté d'orienter l'agriculture de plus en plus vers les cultures vivrières s'est faite observée. Après l'appel lancé au retour à la terre (1973) suivi de la proclamation de l'année du paysan (1975), ce fut le tour de la révolution verte lancée en 1977. Cette dernière aurait pu faire tâche d'huile...

En effet, c'est le 7 mars 1977, dans un discours prononcé à l'occasion d'un séminaire du Rassemblement du peuple togolais (RPT), que le général Eyadema, alors président de la République, annonçait officiellement le lancement d'une campagne de développement de la production agricole, qualifiée depuis cette date de "révolution verte". L'objectif en était d'amener en une demi-décennie le Togo à l'autosuffisance alimentaire, décision faisant suite à une année particulièrement défavorable sur le plan climatique (1976), occasionnant de maigres rendements agricoles : « *Nous voulons que dans cinq ans, déclarait le Président, tous les Togolais puissent disposer, à tout moment et en tout lieu, en quantité et en qualité, des biens alimentaires produits par eux-mêmes et pour eux-mêmes* »². Pour y parvenir, le ministère de l'équipement rural (plus tard de l'aménagement rural), responsable des infrastructures, et celui du développement rural, responsable de la production ont été mandatés à accompagner la révolution.

L'initiative ne souffrait d'aucune difficulté technique. Des dispositions avaient été prises sur ce plan : la promotion d'une agriculture motorisée, le développement de la culture attelée, la vulgarisation des intrants de type moderne, la formation des jeunes agriculteurs, la définition d'un nouveau système d'encadrement rural, la promotion d'une industrie agro-alimentaire basée sur la transformation de produits agricoles locaux, etc., autant d'initiatives qui en principe, devraient conduire à des résultats probants. Malheureusement, le programme n'était pas suffisamment accompagné de financement.

En effet, comme le fait observer A. Schwartz (1989 : 7) :

« au cours des deux premiers Plans quinquennaux, l'effort d'investissement consenti par les pouvoirs publics togolais au titre du développement rural dans son ensemble [...], est modeste : pour la période 1966-1970, il correspond à 13,6 % du total des investissements

¹ *Marchés tropicaux et méditerranéens*, n° 687 du 10 janvier 1959, p. 49.

² Direction des études et du plan : *Plan de développement économique et social (1981-1985)*, lire la Préface.

réalisés (contre 14,3 % pour le développement industriel), pour la période 1971-1975 à 14,4 % (contre 21,8 % pour le développement industriel). Déclarée ‘‘priorité des priorités’’ avec la proclamation de la révolution verte au cours du 3^e Plan, l’agriculture ne bénéficiera pourtant que de 11,9 % des investissements réalisés pendant la période de 1976-1980 (alors que l’industrie en recevra 50,7 %). Il faudra attendre le 4^e Plan pour voir enfin l’investissement agricole prendre le pas sur l’investissement industriel : pendant la période 1981-1983, le premier représentera 25,3% de l’investissement public total, le second 22,2 % ; en 1985, le premier s’élèvera à 33,1 %, le second à 8 % seulement... ».

Il existait donc un décalage notoire entre le discours politique largement en faveur de la redynamisation du secteur agricole et les moyens financiers réellement consacrés à celle-ci.

En conséquence, l’objectif de l’autosuffisance alimentaire n’a pas été tout simplement atteint. Certes, la production vivrière annuelle moyenne a considérablement cru de 13,9 % environ, comparativement à celle de la période pré-révolution verte (Schwartz, 1989). Toutefois, cette croissance rythmait avec l’accroissement de la population (2,9 % annuel) dont la demande devenait de plus en plus grande. La Commission économique du RPT n’a sans doute pas considéré ce côté avant de déclarer, lors de son 4^{ème} congrès statutaire tenu à Lomé le 7 décembre 1986 que l’objectif fixé en 1977 est bien atteint et félicitait, pour cela « le Président-fondateur du RPT, des succès éclatants de la révolution verte, qui ont fait du Togo un pays autosuffisant sur le plan alimentaire ». Ce cri de victoire ne vaut pas mieux qu’un discours politique.

Il est donc révélateur de constater que les efforts consentis par les pouvoirs publics togolais pendant la période postcoloniale en vue de soustraire le secteur agricole de la tutelle des produits d’exportation n’ont pas réellement porté de fruit. On se souvient (cf. chapitre V) que dans le cadre des plans quinquennaux, notamment lors des deux premiers plans, des structures ont été mises en place pour promouvoir les produits d’exportation. Ces initiatives n’ont fait que perpétuer la donne coloniale caractérisée par la prédominance des produits d’exportation dans le secteur agricole. C’est sur ce plan que E. Gu-Konu (2003 : 72) affirme que « la décolonisation fut un changement dans la continuité et non une rupture d’avec le passé colonial ». Cette situation contribua à introduire de profondes mutations dans le monde rural.

1.2. Les mutations du monde rural

L'une des conséquences majeures inhérentes à la promotion de l'économie de traite dans le monde rural togolais est la recomposition de l'espace rural et la généralisation de l'économie monétarisée avec la horde de mutations subséquentes.

En effet, l'avènement de la colonisation a d'abord conduit à un changement de la conception même de l'espace territorial. Ainsi, à la conception traditionnelle de zone de forêt (*avenyigba* en Ewé) et celle de zone de savane (*dzogbenyigba*), les deux n'ayant sans doute pas la même valeur d'un point de vue agricole, s'oppose, dans le référent colonial, des zones dites riches et celles dites pauvres. Est riche une région présentant des conditions écologiques favorables à une des cultures cotées sur le marché de la métropole, alors qu'est considérée comme pauvre une région ne revêtant aucun intérêt pour la mise en valeur agricole (Gu-Konu, 2005 : 563). Cette nouvelle classification eut sans doute une influence sur l'espace colonisé. À ce propos, l'auteur précité souligne :

« L'application de ces critères au territoire colonisé avait conduit à une recomposition totale de l'organisation spatiale ancienne. Au lieu d'un schéma régional articulé sur des pays différenciés par l'empreinte des civilisations agraires des différentes sociétés, l'espace territorial est désormais articulé sur des "régions riches" opposées à des "régions pauvres", des "régions peuplées" opposées à des "régions de production vivrière", des "régions d'émigration" ou de "desserrement" démographique" opposées à des "régions de colonisation agricole" ... ».

C'est en fonction de ces classifications qu'il fut décidé d'introduire, pendant la période coloniale, telle culture dans telle région et telle autre culture dans telle autre région. Gu-Konu (2005 : 563-565) en donne une illustration à travers l'exemple de la région des Plateaux.

En effet, *« La mutation de l'actuelle Région des Plateaux en une région de plantation illustre bien les mécanismes de cette recomposition régionale. À la veille de la conquête, cette portion du territoire n'était pas une région de plantation. Elle ne produisait ni café ni cacao. Sans doute le "palmier naturel" y formait-il déjà un peuplement important. Mais l'exploitation des arbres n'était pas destinée à l'exportation. L'huile de palme et l'huile de palmiste produites par les femmes, servaient à l'autoconsommation. Elles entraient dans l'alimentation, dans la fabrication du savon ou dans la pharmacopée locale. Le surplus, dans tous les cas faible, faisait l'objet d'échanges, mais seulement sur les marchés locaux. En tout*

état de cause, la région était à l'époque trop éloignée des principaux courants du grand commerce transatlantique pour que sa production donne lieu à des transactions fructueuses dans le cadre de ce commerce lointain.

L'activité agricole y était ainsi fondée avant tout sur des impératifs de subsistance. C'était une "agriculture de subsistance", selon l'appellation consacrée par le référent colonial. Elle produisait le mil, le riz de montagne, l'igname, etc., associés à divers légumes et condiments qui servaient à cuisiner les sauces. Ce stock autochtone de plantes cultivées sera enrichi plus tard par le maïs, le manioc, le coton et, plus tard encore, par d'autres plantes alimentaires. [...].

L'innovation et la diffusion du caféier et du cacaoyer allaient bousculer le paysage régional. L'activité de plantation prit très vite le pas sur les anciennes activités agricoles. Les parcelles en cacaoyers et surtout en caféiers se multiplièrent à un rythme fiévreux. Le caféier colonisa rapidement les versants humides des vallées entaillées dans le plateau et, souvent, les dénuda. Les galeries forestières devinrent des lieux de localisation par excellence des parcelles de caféiers et de cacaoyers. Dans la plaine du Litimé, la forêt humide disparut sous la pression de défrichements sauvages pour la plantation de cacaoyer. Posséder une parcelle de caféier ou de cacaoyer (plus souvent les deux), conférait un rang social d'autant plus élevé que les parcelles créées étaient étendues. En moins de trente ans, la contrée s'était ainsi transformée en "région de plantation", avec tout ce qui caractérise cette nouvelle fonction dans le paysage ».

Par l'introduction de ces cultures de plantation, les sociétés rurales ainsi considérées passèrent, de façon brutale en moins d'un demi-siècle, de l'économie de subsistance à l'économie de traite. Dès lors, produire les cultures d'exportation, les vendre et gagner de l'argent devinrent le souci permanent des paysans. Du coup, on assiste à une mutation dans les relations interpersonnelles dont les principaux acteurs étaient les propriétaires terriens et les métayers.

Assima-Kpatcha, dans sa thèse (2004 : 502), s'est intéressé à ces deux types d'acteurs au cœur des mutations du monde rural. Selon lui :

« Les propriétaires terriens constituaient une bourgeoisie foncière vivant en symbiose avec la bourgeoisie commerçante. On y distinguait deux groupes : les planteurs de la région cacaoyère de l'Akposso et de Klouto (Kpalimé) et ceux de la côte, en particulier les "Brésiliens" comme les de Souza, les Olympio... propriétaires d'immenses cocoteraient. [...].

Souvent, ces propriétaires terriens étaient des autochtones du milieu qui ont réussi, par des processus divers, surtout grâce au développement de l'économie de plantation qui engendra l'éclatement des propriétés collectives, à s'approprier de façon individuelle les terres qu'ils usaient à leur gré. Pour les besoins de mise en valeur, ils hébergeaient sur leurs domaines inexploités des étrangers en quête de travail qu'ils employaient contre plusieurs formes de rémunération. Qu'ils soient gros propriétaires terriens ou simples paysans autochtones, ils fournissaient quelquefois des outils comme le coupe-coupe, la hache aux ouvriers agricoles dont ils étaient les 'patrons'.

Quant aux métayers, ils étaient constitués de l'ensemble des exploitants agricoles liés aux propriétaires terriens par contrat de métayage. Les métayers devaient en conséquence partager les récoltes de la parcelle mise en valeur avec leur patron. Ces métayers provenaient de diverses origines et contribuaient réellement au développement des plantations, car un seul métayer pouvait travailler pour plusieurs propriétaires terriens à la fois. Ils étaient soit, autochtones du milieu (Ewé, Akébou, Akposso...), soit des immigrants venus du proche voisinage dont les ressortissants du Togo britannique et les immigrants du Nord Togo (Cotocoli, Bassari, Tchamba, Tchokossi, Moba et surtout Kabyè-Losso)... ».

Le métayage dans les régions à économie de plantation a favorisé, on l'a vu la mobilité spontanée des populations surtout du nord vers le sud-ouest. Par cette pratique, de nouveaux modes d'accès à la terre émergèrent dans les milieux d'accueil. Ceux-ci vont des contrats usuels à la vente ou au gage des terres. Ces nouveaux modes d'accès à la terre (surtout dans le sud-ouest de la région des plateaux) ont été étudiés par Mayeden (1992), Essilivi (1996), Sossou (2000), etc. Ayant travaillé sur le pays akposso, ces auteurs ont montré comment de la dévolution successorale et du droit de culture, on passa aux contrats de travail salarié, aux contrats spatiaux et à la vente, conduisant progressivement à la disparition du don gratuit de la terre. La location de la terre, le contrat de travail et les contrats spatiaux ont été étudiés à fond.

En effet, la location de la terre, procédé par lequel les propriétaires terriens se lient aux paysans étrangers, au départ inexistant en pays Akposso, s'y introduisit par la suite (Essilivi, 1996 : 116 ; Sossou, 2000). Cette pratique en vigueur dans la région d'Amou-Oblo et dans le Klouto, consiste à céder une portion de terre à un étranger ou même à un natif du milieu moyennant une rémunération financière annuelle. Aussi longtemps que les termes du contrat sont respectés par le locataire, la terre est à sa disposition. Il convient cependant de souligner que le propriétaire peut unilatéralement mettre fin au contrat, soit si le locataire venait à

enfreindre aux termes du contrat, soit si le propriétaire veut utiliser ladite parcelle à d'autres fins.

S'agissant des contrats de travail, il en existe au moins trois sortes : le *by day* ou contrat de travail journalier, le contrat de travail à la tâche et le contrat "récolte". Le premier concerne, au départ des travailleurs ambulants qui ont des soucis financiers ponctuels. Mais de nos jours, le *by day* s'est généralisé dans les milieux ruraux surtout à Kpélé et à Danyi (des cas que nous maîtrisons mieux) où les jeunes gens (écoliers ou non), s'y adonnent pour résoudre des besoins financiers ponctuels. Nous avons nous-même pris part à ce type de contrat de travail quand nous étions au secondaire dans les années 1995-1996. Ces travailleurs journaliers étaient engagés soit pour des travaux de débroussaillage, soit pour le nettoyage des plantations, soit encore pour la cueillette ou le ramassage des produits rentiers. Le travail à la tâche pour sa part était le plus souvent temporaire et mieux rémunérateur. Le travailleur pouvait être payé à la bonne saison et le contrat expirait aussitôt le travail terminé (Mayeden, 1992 : 36). Par ailleurs :

« Ce contrat permettait aux propriétaires de bénéficier du travail d'un employé contre un salaire en nature ou en argent. Durant la tâche qui était souvent de durée déterminée, le travailleur était pris en charge par le propriétaire. Mais dans les contrats à durée indéterminée, le travailleur se prenait en charge » (Assima-Kpatcha, 2004 : 504).

Enfin, le contrat "récolte" est un type de contrat par lequel un propriétaire terrien concède sa plantation à un métayer qui en assure l'entretien jusqu'à la récolte des produits. Après la récolte, le séchage et la mise en sac, le métayer est payé soit en argent, soit en nature (partage du produit de la récolte en deux parts égales ou en trois parts, les 2/3 ou le 1/3 revenant au propriétaire, suivant les cas). Le contrat exclut tout transfert de propriété à l'exploitant et cesse automatiquement à la mort de l'exploitant ou lorsque ce dernier venait à enfreindre aux clauses du contrat (Essilivi, 1996 : 117). Cette pratique est très fréquente dans le Kloto, Kpélé, Danyi, etc. Dans ces milieux, le métayer est souvent désigné par "*apavi*". Dans le pays akposso, on parle plutôt du contrat "*abusa*", terme twi qui désigne le métayage (Essilivi, 1996 : 119)

Il existe un autre type de contrat, notamment le contrat translatif. En effet, le contrat translatif ou le "*dibi-madibi*", terme twi signifiant littéralement "mange un peu, je vais manger un peu", est un mode de faire-valoir par lequel un propriétaire terrien concède à un tiers, généralement un métayer, une portion de terre en friches que ce dernier met en valeur. Lorsque la parcelle entre en production, elle est partagée en deux parties égales. Il s'agit à la

fois d'un mode d'exploitation et d'appropriation de la terre, étant donné que le terrain mis en valeur n'appartient ni au propriétaire, ni au métayer tout seul. Très répandu dans le Littoral, ce mode de faire-valoir a permis aux exploitants étrangers d'accéder à la propriété foncière (Assima-Kpatcha, 2004 : 505 ; Foli, 1978 : 38 ; Nyassogbo, 2005 : 517 ; Gu-Konu, 1986).

Les mutations du monde rural ont également conduit à la vente et au gage des terres. Jadis inconnus au monde rural, la vente et le gage des terres sont devenus récurrents avec l'introduction et le développement des cultures de rente. Désormais, la terre qui est considérée comme un bien inaliénable devient aliénable par un contrat de vente. Par le gage ou '*awoba*', un débiteur met à la disposition de son créancier, un bien, un patrimoine foncier ou sa plantation, le plus souvent un champ de café ou de cacao (Essilivi, 1996 : 120-121). Le créancier fructifie cette plantation pendant une durée déterminée, convenue entre le propriétaire originel et le propriétaire de fait. La durée du contrat de gage est fonction du montant dû. Comme l'a si bien souligné Assima-Kpatcha (2004), ces nouveaux modes de production engendrèrent avant tout le recul de l'organisation traditionnelle du travail. Le métayage et le travail salarié supplantèrent les coopératives traditionnelles d'exploitation lignagère jadis très efficaces. C'est ainsi que le '*fidodo*¹' par exemple en milieu éwé et le '*Owlou*' en pays akposso (Sossou, 2000 : 190) ont presque disparu.

De même, on assiste au bouleversement et à la déstabilisation des structures familiales. En effet, les populations en permanente mobilité, voient ce qui se passe sous d'autres cieux et remettent en cause leurs propres valeurs. L'ordre traditionnel est inversé. Les avis des hommes âgés ne font plus loi. Les jeunes se libèrent des contraintes sociales grâce au travail salarié qui leur procure les moyens d'émancipation ; du coup, l'individualisme se répandit (Tsigbé, 2005). La conception du mariage se modifia. Les filles qui jadis sont données en mariage à des hommes choisis par leurs parents se rebellent contre cette donne. Elles préfèrent plutôt des jeunes gens qui voyagent et qui ramènent de petits cadeaux. Bref, le monde traditionnel a passé la main au monde moderne dans lequel les anciens s'adaptent fort mal.

Par ailleurs, les migrations de travail (agricoles notamment), touchant généralement les jeunes gens abandonnant très souvent au village femmes et enfants ont occasionné le vieillissement de la population des milieux de départ. En revanche, la communauté d'émigré participe à la survie des populations restées au village. C'est ce que démontre Nyassogbo

¹ Il s'agit d'une sorte d'organisation de travail où les congénères d'un quartier par exemple, se réunissent et s'entraident. Très souvent, les travaux champêtres sont les plus concernés par ce type d'organisation. Dans ce cas, tout le groupe, à calendrier bien défini, travaille à tour de rôle dans le champ de chaque membre du groupe.

(2005 : 515) à travers l'exemple des relations entre les migrants kabiyè-losso et leur milieu d'origine en ces termes :

« Il est évident que les migrants envoyaient régulièrement (et ce jusqu'à présent encore) à leurs parents des produits vivriers et de l'argent. Leurs retours périodiques "au pays" étaient également des occasions rêvées pour apporter des cadeaux de toutes natures (vivres, vieux habits, argent...). Ils aidaient les parents à prendre en charge les dépenses exceptionnelles nécessitées par les funérailles auxquelles ils sont tenus d'assister, les maladies, les frais scolaires des enfants, etc. [...] Mais, ... le migrant vivait "sobrement" et investissait peu dans son milieu de résidence. L'habitat était précaire et le mobilier des plus réduits. Par contre, il participe très activement à l'amélioration de l'habitat dans la région d'origine. Les cases construites par ces jeunes migrants de la diaspora sont beaucoup plus spacieuses ; dotées de larges ouvertures (portes et fenêtres). Les murs sont faits avec des parpaings de ciment ou en semi-dur. La tôle ondulée supplante la paille dans le paysage. La forme circulaire des concessions et des cases cède de plus en plus la place à la forme quadrangulaire, ce qui ne traduit pas nécessairement une amélioration qualitative, si on considère la violence des vents dans ces régions où le couvert végétal est des plus pauvres. On assiste à la modernisation de l'habitat grâce au revenu monétaire apporté par les éléments partis ».

Loin d'être spécifiquement le profil du migrant kabiyè-losso, cet exemple peut être étendu aux migrants des autres ethnies à l'échelle du territoire. Les planteurs eux-mêmes en tiraient pas mal de profits surtout au lendemain de la seconde guerre mondiale. C'est ce que signale une étude menée par un groupe de géographes (cf. Nyassogbo, Gozo et Ogoundé, 1995 : 35-39).

Cependant, il ne faut pas perdre de vue que ces actions de soutien des migrants envers le milieu d'origine ne peuvent compenser les pertes socioéconomiques subies par le milieu d'origine. D'ailleurs, Nyassogbo (op. cit.) l'a reconnu dans ses analyses.

In fine, le tableau de la vie rurale à l'issue des mutations ci-dessus mentionnées se présente somme toute comme suit :

« Plantations de caféiers, de cacaoyers, de cocotiers ; exploitation de la palmeraie naturelle ; culture du coton, de l'arachide, du manioc comme matière première pour la féculerie ; ramassage du kapok, du karité, des noix de palmiste ; ouverture et fermeture des campagnes d'achat, avec fixation administrative des dates, d'ouverture et des prix ; activité

fébrile des buyers, avec leurs balances truquées et leurs porteurs de sacs de jute ; l'animation extraordinaire des marchés ruraux et succursales des maisons de traite avec leurs gammes variées d'articles d'importation ; puis la chute brutale de ces activités, qui plonge fermes et villages dans leur somnolence habituelle après la fermeture de la campagne... » (Gu-Konu, 2005 : 568).

C'est justement sur ces marchés ruraux que se mesurait l'ampleur des échanges.

2. L'intensification des échanges

La monétarisation de l'économie dans les sociétés africaines n'est pas restée sans conséquence sur les échanges. Au contraire, elle contribua beaucoup à son essor. En effet, l'objectif premier de la monétarisation de l'économie était de réaliser des transactions avantageuses, d'écouler les produits de l'industrie européenne et d'obtenir en échange des matières premières ou denrées alimentaires du cru. Dans cette logique, il s'est développé, on l'a vu, une économie basée sur les produits d'exportation. Il est inutile de revenir sur cet aspect. Ce qui nous intéresse ici, c'est surtout l'accroissement des échanges intérieurs occasionnés par la mise en place des voies de communication et la mobilité subséquente.

En effet, l'une des conséquences inhérentes à l'introduction de l'économie de traite dans les sociétés africaines est la modification des habitudes de consommation. L'installation des maisons de commerce à l'intérieur du territoire, et l'intensification de l'importation des produits manufacturés ont largement contribué à développer chez l'autochtone, le désir de consommer les produits européens.

Dans l'arrière-pays, ces maisons de commerce dont l'implantation fut favorisée par la politique de désenclavement se consacraient essentiellement à l'achat des produits agricoles et à l'écoulement des produits manufacturiers. D'une trentaine pendant la période allemande, le nombre de ces maisons de commerce s'accrut pendant la période française. À Sokodé seule, dans l'entre-deux-guerres, on dénombrait une quinzaine de succursales des maisons de commerce (SGGG, Raymond, SCOA, Achille, G.B. Ollivant, UAC, D.T.G.), jouxtant des boutiques de Togolais augmentant de plus en plus en nombre, comme l'indique le tableau ci-après.

Tableau n° 50 : Les boutiques installées à Sokodé en 1933

Boutiques	Gérants	Boutiques	Gérants
SGGG	Aklinu François	Fiawoo	Afansime
Raymond	Adamah	Adizétou	Adizétou Toga
SCOA	Ahin	Koudjaho	Koudjaho Augustin
Achille	Mensah	Ajavon	Ajavon
G.B. Ollivant	D'Almeida	Omorou	Omorou
UAC	Fiawoo	Gado	Gado
Tonou Akapossa	Tonou Akapossa	Akpemavo	Akpemavo
D.T.G	Sessime		

Source : ANT-Lomé, 2APA Sokodé, Dossier 22, Rapport annuel du cercle, 1933

Les gérants de toutes ces boutiques sont des Togolais, originaires du sud, dont certains avaient installé à leur tour leur propre boutique, comme c'est le cas de Fiawoo entre autres.

L'importation, l'une des activités principales de ces maisons de commerce fut dominée en valeur, comme le souligne Barandao (1987 : 547) par les tissus de coton et les vêtements, les métaux et les machines mécaniques et le tabac. Selon le même auteur,

« les tissus de coton étaient principalement originaires de l'Angleterre (souvent de la région de Leicester). Ceux-ci étaient très appréciés des africains qui les trouvaient bon marché. Ils étaient constitués en plus grande partie de pagnes dont le commerce était détenu de plus en plus par des femmes. Les tissus de coton et les vêtements constituaient une sources d'enrichissement pour les sociétés commerciales puisqu'ils dominaient largement les autres : la moyenne unitaire du prix des vêtements confectionnés était de 41 F entre 1924 et 1938 ; elle était suivie de celle des tissus de coton (29 F), des machines et mécaniques qui regroupaient : les automobiles, les machines outils, les chaudières et le matériel destiné aux travaux de construction du chemin de fer (12 F) ; et le tabac (11,57 F) etc... Le ciment constituait le produit le moins cher (0,33 F)... ».

La floraison de ces produits importés sur le marché intérieur et leur relatif bon marché ont fait que très vite, les populations, tombées sous leur charme (notamment ceux sortis d'usine, surtout s'ils étaient brillants et décorés) s'y intéressèrent. Mais, la contrainte administrative y joua également un rôle. En effet, le souci de payer les impôts amenait les

paysans démunis à rentrer dans les circuits de l'économie monétarisée. Après avoir trouvé le nécessaire pour s'acquitter des impôts, le paysan africain ne s'empêchait pas de chercher quoi s'acheter les produits européens de l'époque (Suret-Canale, 1964 : 79-80) dont l'utilité apparente n'était très souvent que factice, comme le décrit si bien Claude Lestrade (Martet et al., 1995 : 163) :

« Le catalogue de la 'Manufacture Française d'Armes et Cycles de Saint-Étienne' était le livre de chevet de l'Européen colonial et de l'Africain évolué. Même si, durant tout le séjour, on ne commandait rien à cette firme, il y avait la 'part du rêve' apportée par ce remarquable inventaire illustré d'à peu près tous les objets dont l'être humain pouvait avoir besoin au cours de son existence quotidienne sous diverses latitudes, avec des objets gratifiés d'un qualificatif progressivement flatteur, selon le prix : 'pendule', 'jolie pendule', 'très jolie pendule' [...]. Beaucoup d'Africains, plus éblouis qu'avisés, commandaient n'importe quoi. Il était souvent difficile de les convaincre, par exemple de l'inutilité d'appareils électriques dans un village dépourvu d'électricité, ou du peu d'intérêt, d'un radiateur à mazout et de vêtements de plein hiver là où la température la plus fraîche n'était jamais inférieure à 40 degrés. À ceux qui n'avaient jamais quitté la brousse, le catalogue de Saint-Étienne livrait le reflet d'un monde mythique et paradisiaque, super-caverne d'Ali Baba, lointaine et pourtant accessible, puisqu'en remplissant un bon de commande, l'on pouvait s'en attribuer une part ».

L'intérêt ainsi porté par les Togolais aux articles européens a fait développer un marché intérieur dont les principaux acteurs sont d'une part, les agents commerciaux des factoreries et d'autre part, les Togolais toutes catégories socioprofessionnelles confondues.

Les gares avaient joué le rôle de structuration de la vie commerciale dans cet hinterland togolais. En effet, si à l'origine les gares, stations et haltes ferroviaires avaient été construites par le colonisateur en fonction des impératifs techniques liés au ravitaillement en eau et en combustibles ou encore pour des raisons relatives au trafic, notamment lieu où des passagers devaient s'embarquer ou descendre des trains, endroits où doivent être drainés les produits de traite de l'intérieur, ces milieux n'ont pas tardé à polariser la vie économique à l'intérieur du territoire. Leurs infrastructures relativement simples mais hiérarchisées et standardisées répondaient à des objectifs sanitaires : isolement du sol par un plancher surélevé, véranda (pour certaines) destinée à limiter les effets de la chaleur et de l'humidité, etc., des principes élémentaires ainsi que des formes particulières largement repris pour l'édification des quartiers d'habitation européens (Lakroum, 1987 : 513). Dans les grandes gares de l'Afrique de l'ouest à l'époque coloniale, les constructions ferroviaires n'étaient pas seulement fonctionnelles ; elles

étaient l'émanation d'une architecture coloniale de prestige caractérisée par des styles particuliers selon qu'on soit au Soudan ou au Sénégal entre autres. La gare de Kayes, dont la construction s'est inspirée des mosquées de Tombouctou ou de Djenné en est une illustration (Lakroum, 1987 : 514).

Ainsi, à travers leur architecture relativement imposante et leur fonction sociale (celle de lieu de rencontre de voyageurs), les gares ont très vite structuré leur environnement. Dans sa thèse, Joseph Gamandzori (1987 : 385) a montré comment de nombreux villages ont vu le jour au Congo "aux environs des gares". Dans son analyse, il explique cet état de chose par le fait que c'est dans ces gares, très souvent points de ruptures de charges, que les principales sociétés de traites et les maisons de commerce ont établi leurs succursales ou sièges. Il a montré par la suite que pour rendre ces lieux attractifs, l'administration coloniale avait demandé aux commerçants "d'y vendre à meilleur prix" et que les dates des marchés devaient correspondre "aux passages du train descendant et du train montant". À travers cette stratégie, conclut l'auteur, ces marchés des gares, doublés au début d'un marché relais avec l'arrière-pays où s'écoulaient les produits locaux, ont formé un système ayant exercé une véritable polarisation sur les régions environnantes des gares et l'arrière-pays. D'autres études ont montré le rôle des gares dans la structuration de l'espace. Monique Lakroum (1987 : 512) parle de "gare : premier modèle urbain" ; Gamandzori (op. cit.) parle, lui, des "villes du chemin de fer" au Congo; dans un ouvrage collectif édité par C. Chanson-Jabeur, X. Godard et M. Fakhfakh (1996 : 260) on a démontré le "rôle urbanogène de la voie ferrée" en insistant sur le rôle des gares dans le processus d'urbanisation en Algérie ; Joseph Kotto (1980) met l'accent sur le chemin de fer comme facteur de développement de l'économie camerounaise. Il est donc un fait que le chemin de fer, par le truchement de ses gares, est un facteur polarisant de la vie socioéconomique en Afrique.

Au Togo, même si les gares n'ont pas donné naissance à une structure urbaine comme ailleurs¹, elles ont contribué à insuffler une certaine dynamique aux localités qui les abritent. Les exemples de Tsévié qui doit sa dynamique à la gare et d'Assahoun qui a raflé la dynamique à Kévé dont la gare se situe à 1 km de la localité en sont une preuve.

Ces gares, symbole du triomphe du développement, étaient dotées d'infrastructures immobilières assez importantes parfois même à étage. Là, se réunissaient passagers, (Européens et Togolais le plus souvent habillés à l'europpéenne) et marchandises. Les gares les

¹ Nous ne partageons pas entièrement le point de vue de K. Tsewu (1979 : 138) lorsqu'il déclare que « Le chemin de fer, tout en favorisant le développement de certaines cultures, a provoqué l'urbanisation [au Togo] » ; car, ce n'est pas, à notre avis, le chemin de fer qui a provoqué l'urbanisation au Togo. Il serait peut-être plus juste de dire qu'il y a contribué.

plus actives pour les voyageurs sont par ordre d'importance : la gare centrale de Lomé, celle de Tokoin Gbadago (dont l'architecture très modeste, figure sur l'image suivante) située avant la divergence des trois voies, Aného, Kpalimé, Atakpamé, Agbonou (où bifurquent la ligne du nord et celle qui monte à Atakpamé) et Blitta ; viennent ensuite les gares d'Anié, d'Assahoun, d'Agbodrafo, d'Agou Gadzefé, de Tsévié, de Pagala, de Kpémé, de Noépé, de Notsè.

Selon T. Abotchi (1997 : 238), en 1983, Anié était la quatrième gare du pays pour le trafic-voyageurs derrière Lomé et deux têtes de lignes Kpalimé et Aného. Elle était à égalité avec Atakpamé et Agbonou.

Photo n° 9 : Gare urbaine de Tokoin Gbadago



Cliché Goeh-Akué, 2004 : La gare urbaine de Tokoin Gbadago, l'une des rares encore opérationnelles n'est pas un bâtiment imposant par son architecture comme on l'a vu pour les gares du Soudan ou du Sénégal. Elle est ici montrée pour dire que les petites gares ne bénéficiaient pas pour autant d'une architecture imposante.

Le réseau ferroviaire togolais et ses nouvelles gares devinrent en peu de temps des centres régionaux de commerce des marchandises importées et des produits de la région. Parmi ces derniers on compte le sel, une marchandise chère et très recherchée dans l'hinterland. Malgré l'intention de centraliser les importations, le commerce du sel passait par l'intérieur du pays. La croissance du marché de Noépé reflète son importance. Non moins important était le

commerce tenu par les Haoussa qui se promenaient de gare en gare pour y vendre de marchandises diverses entre autres, des tissus et des récipients en émail. Peu à peu, ces différents points commerciaux se sont érigés en de véritables marchés ruraux constituant non seulement les centres de la vie sociale mais aussi et surtout les centres de la vie économique. Les gros marchés ruraux de Noépé, d'Anié, d'Assahoun, d'Agbonou, de Gléi en donnent une illustration parfaite. Toutefois il faut préciser que toutes les gares ne sont pas devenues marchés. De même, il existe des marchés dont l'essor n'est pas forcément lié au chemin de fer, comme c'est le cas du marché de Kétao parmi tant d'autres. Dans ce dernier cas, la route devient le facteur de structuration.

La nécessité de vendre une partie des produits en vue de satisfaire les besoins les plus élémentaires amène nombre de personnes, surtout en milieu rural, à créer des points de vente le long du réseau routier. Certains de ces points de vente se transforment avec le temps, en de véritables cadres privilégiés des transactions. Par ailleurs, nombreuses sont les gares routières qui, par suite de rassemblement de voyageurs allant vers différentes destinations, se transforment en des points stratégiques de commerce où se frôlent marchands ambulants, bonnes femmes vendant les denrées de toutes natures, bref les agents du commerce informel. L'exemple de la gare routière d'Agbalepédogan au nord-ouest de Lomé est fort expressif.

De façon générale, lieux où l'on vend et achète des marchandises, les marchés constituent les cadres privilégiés des transactions commerciales. Ils sont aménagés pour accueillir quotidiennement ou à intervalles réguliers, selon les cas, des vendeurs et des acheteurs (Abotchi, 1997 : 244). Jouant un rôle économique incontestable, ces marchés demeurent tout de même d'importants centres de rencontres sociales où s'échangent idées et informations. C'est ce qu'affirme Cornevin (1963 : 98) : « Le marché en Afrique n'est pas seulement un élément pittoresque. C'est aussi un lieu de rencontre où l'on vient volontiers boire la calebasse de *Tchakpalo* (bière de mil) ou de vin de palme ». Ces lieux de sociabilité sont considérés comme des endroits où "se disent des vérités".

L'ampleur de la superficie de ces marchés, l'importance des usagers et l'étendue de leur rayonnement spatial permettent d'en distinguer trois catégories : les marchés interrégionaux, les marchés régionaux et les marchés locaux (Abotchi, 1997 : 244). Les marchés interrégionaux desservent non seulement le Togo, mais d'autres pays de la sous région. Il s'agit par exemple du marché de Cinkassé où confluent les voitures des pays sahéliens et du Ghana, ceux de Vogan, d'Anié ou d'Atakpamé, pour les céréales en direction du Bénin voisin ou ailleurs, etc. Dans les marchés régionaux, se traitent de véritables affaires. Ainsi ils tiennent une place non négligeable dans l'équilibre de la production. Ce sont avant tout des marchés de

collecte qui ravitaillent les grandes villes en produits vivriers. Chaque marché est plus ou moins spécialisé. Les fruits à Agou ou Kpalimé, l'huile de palme à Tsévié, le gari à Blitta ; Sotouboua pour les ignames, Dapaong pour les pintades, les oignons, les arachides, etc. (François, 1993 : 103). Quant aux marchés locaux, ils ont souvent lieu à jour fixe. Toute la vie de la localité et de ses environs y est concentrée. On peut toutefois y venir de loin. On y voit tout : tubercules, céréales, ingrédients, friperies, boissons locales, beignets etc.

Ainsi, le commerce animé en majeure partie par les femmes a, au-delà du phénomène du marché, un impact sur l'économie. Les contributions qui se payent régulièrement dans les marchés, les investissements qui se faisaient par les *Nanas Benz* par exemple dans l'immobilier, dans les œuvres sociales ou dans d'autres affaires (Aduayom et Kponton, 1983) ravivent à plus d'un titre le secteur économique du pays.

La liaison de ces places commerciales est assurée soit par la locomotion naturelle, soit et surtout par l'automobile ou le train. Roulant grâce au pétrole, ces moyens de transport ont contribué et contribuent encore au développement économique des sociétés pétrolières implantées au Togo et dont les actions sont également orientées vers d'autres clients.

En effet, les sociétés pétrolières jouent au Togo presque exclusivement un rôle d'importation et de distribution des produits pétroliers et de leurs dérivés. Elles ont pour principaux clients les grosses industries, mais s'appliquent à assurer une distribution de proximité sur l'ensemble du territoire, à travers un réseau de plus en plus étoffé. Les qualités des produits, importés sont : les essences (super et ordinaire) utilisés essentiellement dans le secteur du transport, le pétrole lampant pour l'éclairage des ménages, le gaz oïl utilisé à la fois dans l'industrie, le transport et les soutes internationales, le fuel lourd comme combustible dans l'industrie, notamment l'Office togolais des phosphates (OTP), le gaz butane pour l'usage domestique, l'essence aviation (avgaz) pour la flotte aérienne légère, le kérosène (jet A1) pour les soutes internationales, le bitume pour les routes, et enfin les lubrifiants. Tous ces produits sont d'origines très diverses (européenne, africaine, asiatique ou américaine)¹.

Comme déjà mentionné les locomotives, utilisent le carburant diesel (depuis la diésélisation réalisée dans les années cinquante). Les usagers de la route ne peuvent pas non plus se passer des services offerts par ces sociétés.

Les produits pétroliers consommés au Togo sont entièrement importés par cinq principales sociétés pétrolières qui sont des émanations de groupes internationaux bien connus

¹ Collectif, *Économie et société togolaise. Chiffres, tendances et perspectives*, Lomé, INRS, 1991, p. 102.

(Total, BP, Texaco, Shell, Mobil)¹. Chacune des cinq sociétés pétrolières importe les produits en fonction de ses propres marchés. Les achats sont regroupés au préalable en programmes définissant un calendrier d'importation par qualité et quantité de produits. Les importations sont soumises à une autorisation du Ministère du commerce et des transports qui, avant de délivrer le permis, obtient les informations sur les coûts et la provenance des produits².

Implantée au Togo depuis 1976, la compagnie Total est une société anonyme au capital de 394 millions de F CFA. À l'origine, au niveau de l'actionnariat, Total Outre-mer détient 62% et les privés togolais, 38 % des parts restantes (Talla, 1998 : 532). Elle est impliquée dans les achats et ventes de produits pétroliers, le gaz, les essences, le super carburant, le pétrole, le gaz oïl, les fiouls, les lubrifiants, etc. Elle ravitaille également les navires qui accostent à Lomé et opère à travers une vingtaine de stations services dont la moitié est installée à Lomé.

Quant à Mobil, elle s'est installée au Togo en 1974. C'est une société anonyme au capital de 376,2 millions de F CFA (Talla, 1998 : 532). Sa principale activité est l'importation et la distribution des produits pétroliers. Ceci se fait à travers un réseau de stations services et des partenaires-entreprises avec lesquels Mobil travaillait. Elle comptait également une vingtaine de stations services et travaillait avec une dizaine de grandes sociétés de la place dont l'OTP, la SOTOCO, des sociétés maritimes, etc. La qualité du service fourni et le désir d'être constamment à l'écoute de sa clientèle lui ont permis de se démarquer, tant soit peu, d'une concurrence de plus en plus forte.

Un autre ténor et un des plus anciens des services pétroliers demeure Texaco. Implantée au Togo depuis 1964 avec un capital étranger, la société Texaco a procédé, le 20 février 1978 à l'ouverture de son capital aux nationaux qui détenaient encore jusqu'à une époque très récente environ 35 % des parts. (Talla, 1998 : 532).

De nos jours, parmi les sociétés pétrolières, c'est Total, qui n'ayant pas tellement de poids au départ, s'est imposé sur le marché. En effet, depuis la disparition de Mobil (qui avait jadis plus de clientèle) et que la société Elf en faillite, a reversé sa clientèle sur la sienne, la compagnie Total fait de bons chiffres d'affaires. Nous n'avons malheureusement pas des données chiffrées à avancer³. Elle est talonnée par Shell qui, des sources proches de la direction de Togo rail (société ayant présentement en charge le réseau réduit des chemins de fer

¹ De nos jours, seules deux grandes sociétés s'imposent sur le marché pétrolier au Togo. Il s'agit de Total et Shell, suivies de loin par Texaco. Mobil n'exerce plus. BP pareillement.

² Collectif, *Économie et société togolaise. Chiffres, tendances et perspectives*, Lomé, INRS, 1991, p. 102.

³ Nous tenons en fait cette information d'un gérant de ladite compagnie lors d'un entretien informel.

togolais) serait le fournisseur des chemins de fer. Toutefois l'émergence des compagnies indépendantes à l'instar de Sun-Agip, Oando, Cap-Esso n'est pas de nature à conforter la position des anciennes.

De toute manière, toutes ces sociétés pétrolières sont considérées au Togo comme des partenaires du développement. La preuve est que les taxes prélevées sur les produits à la source (Société togolaise d'entreposage –STE- jusqu'en 1985 et Société togolaise de stockage de Lomé- STSL- depuis cette date pour la gestion du terminal pétrolier¹) renforcent le budget destiné à l'entretien du réseau routier. Leur apport à l'économie nationale est donc incontestable. Pour les zones rurales, ces produits sont (jusqu'à une époque très récente) les seules énergies modernes accessibles contribuant ainsi à la qualité de la vie de ces populations que ce soit pour l'éclairage, la mouture de grains et surtout le transport des personnes et des biens.

À n'en pas douter, par la mobilité des personnes et la circulation des biens, une population plus ou moins nombreuse (les sociétés, les compagnies, les agences de voyage, les commerçants les transporteurs et conducteurs, les distributeurs de produits pétroliers) arrive à survivre. La mobilité est donc très nécessaire pour le développement socioéconomique d'un pays quel qu'il soit.

Mais, au-delà des aspects économiques, la mobilité a également contribué à l'émergence des mouvements sociopolitiques au Togo. Il convient donc de montrer dans quelle mesure cela a été possible.

II. MOBILITÉ EXTÉRIEURE ET ÉMERGENCE DES MOUVEMENTS SOCIOPOLITIQUES

La genèse des mouvements sociopolitiques au Togo remonte à la défaite des Allemands pendant la première guerre mondiale et à la partition du Togo allemand entre Britanniques et Français qui s'ensuivit. L'érection des frontières entre le Togo français et le Togo britannique séparant dès lors des peuples jadis unis n'a pu réellement empêcher ces derniers d'échanger. De part et d'autre de la frontière ghanéo-togolaise les populations, au nom des relations

¹ La capacité de stockage du terminal pétrolier ainsi constitué (243 265 m³ pour 16 citernes) a modifié la dynamique des importations et de la distribution pour le Togo qui peut tirer des avantages sur le coût du fret, les importations pouvant se faire en grandes quantités ; l'augmentation des volumes entreposés permettant d'établir des stocks de sécurité ; la possibilité de constituer un terminal sous-régional pour le Burkina-Faso, le Mali, le Niger, bref pour les pays du sahel. Cf. Collectif, *Économie et société togolaise. Chiffres, tendances et perspectives*, Lomé, INRS, op. cit.

traditionnelles qui les liaient avant la période coloniale, doublées de la recherche des meilleures conditions de vie, n'ont pas hésité à franchir la ligne de démarcation qui selon eux, n'a d'importance que du point de vue politique. La frontière divise alors mais n'éloigne pas (Nasa, 2005). C'est ainsi que pour une raison ou une autre, plusieurs Togolais ont émigré vers la Gold Coast où ils constituent une forte diaspora. C'est justement cette diaspora qui insuffla une dynamique à la vie sociopolitique au Togo français. Certes, l'émigration des Togolais s'est également orientée vers d'autres destinations. Mais c'est surtout de la Gold Coast que l'activisme sociopolitique de la diaspora togolaise fut très remarquable. Ainsi, en titrant le présent paragraphe "mobilité et émergence des mouvements sociopolitiques", nous voulons analyser l'impact de la mobilité vers des destinations extérieures, notamment en direction du Ghana et la diaspora à laquelle elle a donné lieu, sur la vie sociopolitique au Togo pendant la période concernée.

1. Le *Bund*, les événements de 1933 et suivants : quand la Gold Coast devient l'asile des réactionnaires contre l'administration française au Togo ou le fruit de la mobilité extérieure

Au chapitre premier de cette thèse, nous avons montré comment à l'issue de la première guerre mondiale les Allemands vaincus ont vu leur colonie partagée entre les puissances franco-britanniques. Il serait rébarbatif de revenir ici sur cette question du partage du Togo allemand. Cependant, nous prendrons quelques situations inhérentes à ce partage pour garnir notre analyse.

En effet, c'est en 1919 que les partages provisoires effectués en 1914 entre les Français et les Anglais furent consacrés. Ce partage fut fatal pour plusieurs ethnies qui virent une partie des leurs impitoyablement séparée d'elles par la frontière coloniale, comme on peut s'en apercevoir sur le tableau ci-dessous :

Tableau n° 51 : Les ethnies séparées par la frontière coloniale entre le Togo français et la Gold Coast en 1919

Ethnies	Togo britannique	Togo français
Kuasis	222 387	n. s. i.
Bimobas	29 209	48 252
Chokosis	10 216	8 884

Dagomba	41 748	n. s. i.
Gonjas	603	n. s. i.
Konkombas	53 381	48 615
Kotokolis	6 952	44 571
Newuris	6 974	n. s. i.
Mamprusis	1 300	n. s. i.
Nanjuros	846	n. s. i.
Nanumbas	20 227	n. s. i.
Bassaris	6 881	28 446
Éwé	137 093 + Éwé de la Gold Coast	416 327

Source : Aduayom, 1975 : 104.

On s'aperçoit donc qu'elles sont nombreuses, les ethnies ayant souffert des affres du tracé de la frontière coloniale¹. Mais, parmi cette gamme d'ethnies, les Éwé sont les plus représentatifs.

Cette séparation arbitraire des ethnies a, de façon récurrente, donné lieu à des affrontements parfois sanglants entre populations situées de part et d'autre de la frontière. Le cas du Litimé dans les années trente fut le plus particulier. En effet :

« ce canton frontalier avait presque tous ses champs dans la riche région des terres à cacao située en zone britannique. En 1936, des autochtones de la région du Buem donnèrent l'ordre aux cultivateurs akposso de "déguerpir". Les Togolais déposèrent aussitôt une plainte devant le tribunal de la zone anglaise. Celui-ci reconnut aux populations placées sur sa zone la propriété entière sur la zone objet du litige.

Ce fut le début de longues disputes et de querelles engagées par les populations évincées de leurs terres et de leurs récoltes, après tant d'années d'efforts. Les autorités britanniques de Gold Coast firent expulser les Togolais. Le 23 octobre 1936, 3 ressortissants togolais furent tués. Dès lors, la situation se détériora et on en vint à un affrontement. Il fallut

¹ Ce qui contredit R. Cornevin (1962 : 217) lorsqu'il affirmait : « La frontière des deux Togo est probablement en Afrique celle qui suit avec la plus grande exactitude les limites ethniques. En effet, en dehors du groupement éwé, la ligne de démarcation sépare exactement les Akposso et les Akébou du groupement Bouem, le Bédéré des montagnes (Dikpéléou Yégué) de ceux des plaines (Dadiassi) dont les rapports allemands signalaient déjà la diversité fondamentale. Elle sépare le pays Bo et le Fasao (de culture cotocoli) de l'Adjouti (Gouang), et les groupements Bassari des Dagomba ».

l'intervention du gouvernement local et le règlement de l'affaire par la Cour d'appel de l'Ouest africain, laquelle trancha l'affaire en faveur des Togolais pour que le calme revînt. Mais cela ne résolut pas pour autant le problème des frontières communes avec la Gold Coast »¹.

Les rapports officiels fourmillent de ce genre d'incidents relatifs au tracé des frontières coloniales. Face à ces problèmes récurrents, les Éwé décident de mener une lutte politique pour parvenir à la réunification de leur peuple, d'où l'origine du mouvement Pan-Ewé. Mais, avant d'arriver à cette étape, le terrain a été préparé par une partie de la diaspora togolaise en Gold Coast. En cela, le *Bund* fut un précurseur très utile.

1.1. Le *Bund der Deutschen Togoländer* ou un mouvement contestataire germanophile dont le quartier général se trouvait en Gold Coast

Tout commença avec l'éviction des Allemands pendant la première guerre mondiale au Togo en 1914. À partir de ce moment commença la période dite de cogestion franco-britannique. Elle dura de 1914 à 1920. C'est à partir de cette dernière année que la France commença, en attendant la confirmation du mandat par la Société des Nations en 1922, à administrer environ les 2/3 de l'ancien Togo allemand. Or, il s'est fait que l'occupation franco-britannique a semé un certain désarroi dans l'esprit des Togolais, désarroi sans doute exacerbé par la partition du Togo entérinée par l'accord Milner-Simon de juillet 1919, dont les conséquences, on l'a vu, furent tragiques à bien des égards.

Au Togo français, déjà dans les années 1920, certains Togolais n'ont pas pu digérer le système administratif français. Leur frustration était d'autant plus vive que la France interdisait dans tout le système éducatif du territoire, l'enseignement de l'allemand. Par ailleurs, bien que les Français aient gardé à leur service un bon nombre d'employés togolais de l'époque allemande, certains, notamment employés des firmes allemandes, enseignants des écoles gouvernementales, ou missionnaires, ainsi que des interprètes, restèrent chômeurs. La conjugaison des deux éléments précités conduisit beaucoup de Togolais à émigrer vers la Gold Coast anglaise, engendrant en eux des sentiments de rancœur (Aduayom et al., 2005). Dès lors, va naître dans le rang de ces Togolais frustrés l'idée de mettre sur pied une structure germanophile. C'est ce qui aboutit, en 1924 (probablement) à la naissance du *Bund der Deutschen Togoländer*.

¹ Rapport annuel de la France à la SDN, 1936, pp. 41-42 ; Barandao, 1987 : 564-565.

Selon Agboka cité par Aduayom et al. (2005 : 538), « c'est le 1^{er} septembre 1924¹ que naît officiellement le *Deutsch-Togo-Bund*². Le mouvement était aussi appelé *Bund der Deutschen Togoländer*³. Certains de ces dirigeants tel Johann Agboka (son président), l'appelaient aussi *Deutscher Togobund*⁴ ». Anti-français et animé par un excès (?) de germanophilie, le *Bund* avait pour objectif principal la rétrocession du Togo unifié à son propriétaire originel, l'Allemagne. Johann Agboka son président, dans une circulaire datée du 19 décembre 1925 résume sans ambages le but de l'organisation :

« Messieurs et compatriotes, nous avons l'honneur de vous faire connaître par la présente que depuis deux ans, nous avons formé à Accra⁵ une ligue de Togolais allemands par laquelle nous réclamons comme autochtone le droit de veiller au bien de notre de notre pays et l'arracher à la misère à laquelle il est exposé par l'administration française actuelle... Des pétitions ont été adressées par nous deux fois au nom de tout le peuple togolais à la Société des Nations à Genève, pétitions dans lesquelles nous demandions l'évacuation du Togo par les Français et la restitution du Togo aux Allemands » (Pauvert, 1960 : 178).

Son comité directeur était installé à Accra ; c'est de là qu'il œuvrait pour tenir sous son influence l'ensemble des ramifications acquises à la cause germanophile installées au Togo et en Gold Coast.

Son arme de combat fut les pétitions que son président envoyait à suffisance à la Société des Nations pour dénoncer les actions subversives de l'administration française au Togo (Batchana, 2008 ; Barandao, 1987 ; Aduayom, 1975). Malgré l'activisme de son président, bénéficiant de la collaboration de certaines associations coloniales germaniques, les actions, du mouvement n'eurent que très peu d'échos à la SDN.

Les incidents survenus à Lomé en janvier et février 1933 constituèrent pour le *Bund*, une occasion pour fustiger vertement l'administration française (nous y reviendrons). À l'avènement au pouvoir d'Hitler, le *Bund* se montra pronazi. Dès lors, son président portait le titre nazi de *Bundesführer*, les responsables locaux, celui de *Gruppenführer*. Un des dirigeants de base du mouvement se serait même conféré le titre de *Sturmbahnführer*, grade élevé dans la

¹ Selon les auteurs précités, en réalité, la date de sa création reste imprécise, et sans doute n'y a-t-il pas eu d'acte formel de création. Par ailleurs, les mêmes auteurs soulignent qu'on ne dispose aucune information sur le lieu où il fut créé.

² Ce que plusieurs auteurs ont "coupé court" en disant simplement le *Bund*. Nous utiliserons aussi cette dénomination dans la suite de l'exposé.

³ Union des Territoires togolais allemands.

⁴ Alliance allemande pour le Togo.

⁵ Plusieurs auteurs remettent en cause l'exactitude de la déclaration selon laquelle c'est à Accra que fut créé le mouvement. Il en est de même pour l'année de sa création évoquée par Agboka. Pour Tcham (1985 : 281) par exemple, cette Association aurait existé du temps des Allemands et aurait été remise à jour et réorganisée en 1922. Ce point de vue est également celui d'Aduayom (1975 : 211)

milice du parti nazi (Aduayom et al., 2005 : 541). Cette prise de position flagrante a été très mal accueillie par l'administration française. Ainsi, dès 1935, le gouverneur Montagné interdit l'organisation au Togo français. Déclarés '*persona non grata*', ses principaux dirigeants durent se réfugier en Gold Coast où ils seront internés en 1940 (Barandao, 1987 : 491). Cette situation n'arrêta pas pour autant l'œuvre du *Bund* qui fut sans doute le seul mouvement véritablement organisé, du moins le seul qui se fut ouvertement manifesté contre l'administration française dans l'entre-deux-guerres (Aduayom, 1975 ; Assima-Kpatcha, 2004).

1.2. Les événements de 1933 ou journée de jets de pierres

L'avènement des Français au Togo à la suite des Allemands ne fut pas moins ressenti par le contribuable togolais. En effet, dès leur prise de pouvoir, les nouveaux maîtres du territoire multiplièrent, on la vu, les taxes. Ce qui exaspérait les populations, c'est le fait de les contraindre à payer l'impôt même celui d'un membre de famille parti du territoire. Quiconque refusait de s'en acquitter encourait des peines sévères. Le *Courrier du Golfe du Bénin* a rapporté dans l'une de ses parutions un cas typique : « *Un garde de cercle s'est emparé d'un pauvre indigène qui avait refusé de payer l'impôt d'un parent parti depuis onze ans à la Gold Coast. Soudain il le frappe de trois coups de crosse : le premier au front, le second à la poitrine et le troisième aux côtes. Terrassé par ces coups, le pauvre bougre expire aussitôt...* »¹. Cette scène qui se passa dans un village situé à 6 km de Tsévié est, on ne peut plus révélatrice des abus de l'administration française quant au régime d'imposition pratiqué au Togo.

C'est dans ce contexte de charge fiscale déjà pesante pour le contribuable togolais que se déclencha la crise économique des années trente. Les difficultés financières auxquelles donna lieu cette crise au Togo ont amené le gouverneur Robert de Guise à décider de nouvelles impositions, décision qui fut rejetée en bloc par les Togolais. Les *Duawo* avaient été indexés par l'administration comme étant au cœur de l'événement. Ces *Duawo* sont, du point de vue de l'administration, une société secrète dénommée en réalité « Parti jeune togolais », exerçant à Lomé mais ayant des liens étroits avec le Parti communiste français qui lui dictait son idéologie, sa stratégie et ses méthodes de combat afin de renverser, par la violence, le pouvoir colonial. Mais en réalité, les *Duawo* apparaissent plutôt comme un groupe de pression issue du peuple de Lomé et se présentaient comme le porte-parole des indigènes (Assima-Kpatcha,

¹ *Courrier du Golfe du Bénin*, n° 45 du 15 novembre 1935.

2004 : 515). Son objectif était de libérer le peuple de l'angoisse des impôts et de la faim (Yagla, 1992 : 48). C'est donc naturellement que face à de nouvelles mesures fiscales, les *Duawo* réagirent.

Jugée illégale, la réaction de cette organisation fut condamnée par l'administration qui a même osé de "mettre la main au collet" de deux de ses dirigeants, Michel Johnson et Kobina Garthey, condamnés l'un et l'autre à quinze jours de prison, 100 F d'amende et le bannissement de la colonie pour avoir constitué leur mouvement sans l'approbation de l'administration coloniale (d'Almeida-Ekué, 1992). C'est cette arrestation qui fit "ouvrir le temple de Janus" d'où est sortie l'émeute des 24 et 25 janvier 1933. Le déroulement des événements (quoique long) est ainsi décrit par Aduayom (1975 : 204) :

« [...] Très vite, une foule, en majorité composée de revendeuses envahit les jardins du gouvernement et exigeait la libération de Johnson et Garthey. L'administration refusa de céder. À 17 heures, à la sortie des services, les manifestants reçurent de nombreux renforts. La foule se faisait alors si menaçante que de Guise dut ordonner la libération des deux prisonniers. Ceux-ci furent portés en triomphe. Les manifestants prirent ensuite d'assaut et brûlèrent les maisons de Savi de Tové et d'Ocansey qu'ils accusèrent de trahison et de délation auprès de l'autorité. La matinée du 25 janvier fut très mouvementée : la gare de Lomé fut attaquée, le train d'Anécho, les bâtiments du chemin de fer et les voitures furent assaillis de coups de pierres. Les vitres de l'Hôtel des postes, de la direction des douanes et de certaines maisons de commerce volèrent en éclat. Le wharf était envahi. Les manifestants arrachèrent à certains gardes leurs armes.

Devant une situation aussi menaçante, le commissaire de la République capitula pour une seconde fois en moins de 24 heures. Il fit savoir à la population, par l'intermédiaire du commandant de cercle de Lomé, M. Bouquet qu'il serait sursis à l'application des nouvelles taxes. La population exigea que cette promesse fût signifiée sous forme de note écrite. Ce qui fut fait en ces termes :

"Monsieur le Gouverneur Commissaire de la République me prie de vous informer qu'il demande à M. le Ministre des colonies l'autorisation de surseoir à l'application des nouvelles taxes".

Après cette promesse, la capitale connut de nouveau, une atmosphère de calme. Cependant, dès le 24 janvier au soir, de Guise avait demandé des renforts au Dahomey et à la Côte d'Ivoire. Tout un détachement avec des officiers fut dirigé sur Lomé le 25 janvier, 174 tirailleurs arrivaient à leur tour à Lomé, en provenance de la Côte d'Ivoire. Des actes

d'atrocités de toutes sortes furent alors commis. [...] À Kodjoviakopé, Abobokomé, maisons pillées, viols commis, coups de crosses distribués aux octogénaires. Des jeunes filles de 13-14 ans furent violées. On nous cite le cas de Wossimé qui, pour garder la vie fut obligé de donner trois de ses filles (les nommées Ntiba, Ablawa, Akoua), cette dernière âgée de 13 ans seulement. [...] À Kodjoviakopé, des habitants furent obligés de s'enfuir et de gagner la zone anglaise [...]. Ces actes d'atrocité furent couronnés par les massacres d'Ahanoukopé. Le 3 février 1933, un tirailleur nommé Moussa Diarra, tua à coups de fusil 12 indigènes et en blessa 3. Ce tirailleur aurait été brusquement atteint de folie. Personne ne prit cette explication au sérieux. Lorsque, le 4 février, de Guise se rendit à l'hôpital et fit comprendre à la foule que ces massacres étaient le fait d'un fou, une femme, parente de l'une des victimes, lui demanda, la colère dans la voix : 'Ce sont donc des fous que vous habillez comme tirailleurs ?'. Le commissaire de la République s'en alla aussitôt.

Par arrêté n° UX 73 du 5 février 1933, des secours de cinq cents francs furent accordés aux parents des victimes. Au même moment, Savi de Tové et Ocansey eurent droit respectivement aux rondelettes sommes de 36 797 francs et 14 332 francs.

Outre ce massacre, la chasse aux sorcières commença. Johnson et Garthey durent se réfugier en Gold Coast ».

Les événements firent échos dans la sous-région. La presse locale dahoméenne condamna fermement cette inconduite de l'administration. Un lecteur de l'*Éveil Togo-Dahomey* (cité par Aduayom, op. cit) ironisait la situation de De Guise en ces termes : « *Si j'étais gouverneur et que je sois obligé de céder ainsi devant une foule de femmes et faisant l'aveu public d'une faute, hé bien, je monterai chez moi, ferais mes malles, câblerais ma démission au Ministère et irais incontinent au port prendre le premier vapeur en partance, même si c'est un cargo* ». Ce commentaire est révélateur de la manière dont le gouverneur s'est vilipendé dans cette histoire.

Les événements de 1933 ont contribué à l'accélération de la prise de conscience de la population du fait qu'ils avaient créé un climat favorable à l'agitation politique, certes ; mais comme le fait observer Aduayom (1975), c'est le *Bund* qui les mit le plus à profit. « Il saisit ce climat particulièrement favorable pour développer sa thèse ». À l'origine, le *Bund* n'avait pas des visées politiques, on l'a vu. Ainsi, il n'avait pas pour but de défendre l'unification des Éwé. Cependant, en militant en faveur de la réunification du Togo français et du Togo britannique, il a sans doute influé sur l'évolution de la question éwé dont d'ailleurs certains dirigeants sont issus des rangs du *Bund* (Aduayom, 1975).

2. Que retenir ?

Depuis la fin de la première guerre mondiale au Togo, il s'est posé des problèmes de frontière entre ce pays et la Gold Coast voisine. Cette situation fut à la base de plusieurs affrontements sanglants entre populations des deux territoires, événements devant lesquels la communauté internationale a semblé inactive, sinon moins impliquée. Cependant, en marge de ces problèmes inhérents à la frontière coloniale, il est notoire de constater que la Gold Coast a constitué pour les Togolais un territoire exerçant sur eux tout son attrait socioéconomique. À ce sujet, Bonnacarrère notait avec pertinence en 1923 :

« [...] *Ces exodes qui, jusqu'à ce jour ne furent que saisonniers pourraient dans l'avenir être définitifs. Certes, il serait vain de nous le cacher à nous-mêmes, car c'est l'évidence, la Gold Coast présente un champ d'activité économique si puissant que les populations des colonies voisines y sont naturellement attirées, ne fut-ce que pour s'y employer, gagner des salaires élevés, et rapporter l'argent mis de côté chez eux. Mais ce que nous devons redouter, c'est que certaines familles abandonnant et leurs terres, et leurs habitants et leurs coutumes et leurs morts, ne s'installent définitivement en Gold Coast ou en zone anglaise (ancien Togo). Ce n'est pas en effet uniquement parce que les indigènes ressortissants des colonies françaises paient des impôts directs, alors qu'ils ne les paient ou rarement dans les colonies anglaises voisines, que nos administrés quittent notre territoire, c'est aussi parce que soit en Nigeria pour le Dahomey, soit en Gold Coast pour le Togo, ces indigènes trouvent à s'employer, à commercer beaucoup mieux que chez nous ...* »¹.

C'est sans doute pour des raisons similaires que des anciens clercs de la période allemande devenus chômeurs sous l'administration française franchirent la frontière du côté ouest pour s'installer en Gold Coast. Mais, une fois arrivés dans leur territoire d'accueil, ces émigrés togolais mirent sur pied le *Bund*, un mouvement germanophile. Ce dernier critiquait ouvertement les affres de la colonisation française au Togo et prônait pour un retour éventuel des Allemands au Togo. Les prises de position de ce mouvement ont eu un écho favorable auprès de nombre de Togolais pour qui les abus de l'administration française devenaient de plus en plus pesants. La récupération par le *Bund* des événements de 1933 dont les conséquences sociopolitiques ont été utilisées contre l'administration française est fort illustrative.

¹ Note du gouverneur Bonnacarrère au Ministre des colonies, février 1923, citée par Aduayom, 1975 : 153.

Les actions de ces Togolais émigrés en Gold Coast et regroupés dans le *Bund*, ont contribué sans doute à éveiller la conscience du peuple éwé (Aduayom, 1975) dont le nationalisme au lendemain de la seconde guerre mondiale fut manifestement mis en branle.

Il est récurrent de constater que la Gold Coast a toujours servi de terre d'accueil non seulement pour ceux qui cherchaient du travail, mais aussi pour ceux qui avaient mal à partir avec l'administration coloniale. L'exemple de Johnson et Garthey à l'issue des événements de 1933 en est une preuve. Aussi, le journal d'information *Denyigba*, rédigée par des réfugiés togolais résidant en Gold Coast et envoyé officieusement au Togo dans l'entre-deux-guerres (Assima-Kpatcha et al., 2005b : 483) n'en était-il pas moins. Cette situation ne s'est pas limitée à la période coloniale. En effet, c'est connu, la question de la réunification des deux Togo défendue par le *Bund* et plus tard par les nationalistes togolais (le plus souvent étouffés par l'administration coloniale)¹ a survécu à l'indépendance². Elle a d'ailleurs constitué la pomme de discorde entre N'krumah et Olympio, respectivement leaders politiques du Ghana et du Togo indépendant. Ainsi, dans les années qui ont suivi les élections d'avril 1958 donnant la majorité aux nationalistes togolais, il s'ensuivit une véritable chasse aux sorcières (dirigée contre les membres des partis pro administration, vainqueurs d'hier) dont se sont illustrés les tristement célèbres *Ablodé Sodja* (soldats de l'indépendance). À cette occasion, le Ghana a dû accueillir pas mal de réfugiés togolais. L'atmosphère tendue entre les deux pays voisins et les raisons qui justifient les accusations proférées par les pouvoirs publics togolais vis-à-vis de N'krumah sont ainsi décrites par K. A. Agbobli (1992 : 34-36) :

« Dès avril 1961, l'opposant Christian Abbey est arrêté avec un camion bourré d'armes à quelques pas de la résidence du chef de l'État. Ses complices sont arrêtés à Tokoin. Impliqué dans un complot fomenté pour déstabiliser le gouvernement togolais, Christian Abbey déclare que des armes et des munitions avaient été accumulées à Ho, à la résidence du Commissaire régional ghanéen en vue d'être transférées plus tard au Togo. Puis, l'on assiste coup sur coup, le 1^{er} mai 1961, à l'arrestation d'Antoine Méatchi, le leader de l'Union démocratique du peuple togolais (UDPT) et, le 11 mai suivant, à sa fuite, via Djougou eu Nord Dahomey, au Ghana.

¹ C'est au fameux Congrès de Kpalimé le 7 janvier 1951, présidé par Fia Apétor II que le nationalisme togolais reçut sa dynamique. À cette occasion, Digo ordonna aux trains devant desservir Kpalimé en ce jour de rester en gare, juste pour empêcher les militants d'assister à cette conférence de haute importance politique. Malgré tout, les militants ont fait le déplacement de Kpalimé, soit à pied, soit par automobile. Le succès fut inouï.

² Entre autres exemples justifiant cette déclaration, celui de la manifestation ayant eu lieu le 24 septembre 1961. En effet, à l'occasion de cette manifestation, on pouvait lire sur les pancartes brandies par les manifestants des slogans écrits en français et en anglais : " À bas la politique d'expansion de N'krumah", "Réunification immédiate des deux Togo" "O.N.U., réparez le tort fait au Togo", "Non à l'Union Ghana-Togo"... Cf. A.F.P., Spécial Outre-mer, n° 4574 des 24/25 septembre 1961.

Dans la foulée on découvre, le 17 mai, un stock de 44 pistolets mitrailleurs d'origine tchécoslovaque et 2 616 cartouches de munitions au domicile du Docteur Simon Kpodar, autre dirigeant de l'UDPT. À ces occasions, Théophile Mally, le ministre de l'Intérieur, dénonce ces compatriotes, traîtres à la patrie, et dont la machination vise « l'assassinat du président Olympio et celui de ses ministres avec l'aide de certains pays étrangers ».

Six mois plus tard, le 2 décembre, c'est le « complot de décembre ». Toujours selon le ministre de l'Intérieur, deux commandos venus du Ghana et composés de partisans de la Juvento, ancienne formation alliée du Comité de l'unité togolaise (CUT) au sein du front indépendantiste, se sont infiltrés dans le pays en vue de prendre d'assaut la présidence de la République avec l'assistance des autorités ghanéennes nommément citées.

Allant plus loin, Théophile Mally profère régulièrement à la radio de Lomé des injures directes, du genre « Kwame Nkrumah, le malade mental ! Kwame Nkrumah le fou ! » contre le commanditaire du complot qui, selon lui, n'est autre que le chef de l'État ghanéen en personne.

Accusées d'être complices du président ghanéen, maître Anani Santos, Ben Apaloo et Firmin Abalo, les chefs de la Juvento, sont mis sous les verrous, le 20 janvier 1962. Grégoire Kouessan, syndicaliste appartenant à l'aile dure de la juvento et exilé à Accra, fait alliance avec Antoine Méatchi et Simon Kpodar pour tenter de renverser le régime Sylvanus Olympio par la force ».

Que la Gold Coast devenue Ghana, ainsi que les Togolais émigrés ou exilés qu'il abrite soit considérée comme une menace pour le Togo colonial et indépendant, ne surprend donc guère ; car longtemps après l'épisode Olympio, les présumés auteurs des agressions terroristes du 23 septembre 1986 qui ont failli déstabiliser le régime du feu président du Togo Eyadema Gnassingbé sont supposés être venus du Ghana. On peut multiplier les exemples. Le Dahomey voisin devenu Bénin, bien qu'ayant aussi hébergé des exilés politiques du Togo (notamment Nicolas Grunitzky) a pour sa part joué un rôle de "pacificateur" ; l'exemple des prises de position de son président Hubert Maga à la suite de du coup d'État militaire de 1963 au Togo est fort illustratif.

Il n'est donc pas exagéré d'avancer que la diaspora togolaise en Gold Coast devenue Ghana a joué un rôle dans l'émergence des mouvements et agitations sociopolitiques au Togo. En cela, le *Bund* a été un précurseur incontestable. C'est le fruit de la mobilité extérieure.

À l'intérieur du Togo, la mobilité des personnes a contribué à l'émergence d'un certain brassage socioculturel qui ne s'est pourtant pas réalisé sans heurts.

III. MIGRATIONS INTÉRIEURES, BRASSAGE ETHNIQUE ET ÉMERGENCE DE NOUVELLES COUCHES ET VALEURS SOCIALES

Pendant les périodes coloniale et postcoloniale, on l'a vu, les pouvoirs publics ont fait du secteur des transports leur cheval de bataille pour le développement économique du territoire. Ainsi, d'importants programmes destinés à améliorer l'état des infrastructures de transport furent lancés. L'amélioration du réseau des voies de communication en facilitant l'écoulement des produits, contribua également au renforcement du phénomène migratoire interne. Celui-ci, favorisa le contact entre populations issues de cultures différentes. De ces contacts, naissent généralement des alliances, source d'un brassage non seulement ethnique, mais aussi culturel. Il conduit également à l'émergence de nouvelles couches et valeurs sociales. Le présent paragraphe vise à ressortir les mutations socioculturelles nées de la mobilité des personnes au Togo.

1. Mobilité, croissance urbaine et émergence de nouvelles valeurs sociales dans les centres urbains

La politique de mise en valeur initiée par les Français au Togo à partir de 1920 fut essentiellement axée sur le développement économique. Ainsi, le social était relégué au second rang. Des années 1920 à 1937, rien de précis n'avait été élaboré en matière d'urbanisme. Seule Lomé, capitale du Togo avait des caractéristiques d'une ville. Le reste, selon le gouverneur Montagné, n'était qu'une brousse¹. C'est donc à partir de 1938 que des initiatives furent prises au sujet de l'urbanisation. En effet, cette année fut placée sous le signe de l'urbanisation à l'échelle du territoire. Par cette initiative, l'administration voulait « améliorer le cadre habituel de vie indigène et l'embellir » en aménageant des « cases plus propres, plus claires, mieux charpentées, des puits, des pièces plus spacieuses et aérées, des maisons non des taudis ». À cet effet, l'administration mit sur pied, dans chaque agglomération de plus de 200 habitants, une commission dite d'urbanisme, dont les membres étaient le chef du village, les chefs de quartier et les notables, le tout présidé par le chef de subdivision².

¹ JOT, n° 341, Circulaire du commissaire de la République aux commandants de cercle et chefs de subdivision au sujet de la mise en valeur et de l'urbanisme, 1938, p. 46.

² Ibidem.

Pour Barandao (1987 : 563), les Sociétés indigènes de prévoyance furent même associées à ce projet. Il fut même institué un concours ou des primes du plus beau village par canton et l'octroi de prix aux collectivités, afin de faire naître et développer parmi eux un goût plus vif pour l'agrément de leur habitation¹. Au sujet des résultats de cette initiative, l'auteur précité souligne :

« Dans l'immédiat, elle [cette œuvre] reçut un écho favorable seulement dans les villages peuplés d'hommes riches, notamment dans les régions du Sud-Ouest où les populations, grâce à leurs revenus issus de la vente du cacao et du café, purent couvrir leurs toits en tôles. [...] On se contenta tout simplement de débroussailler les abords immédiats des principales agglomérations. Ce travail permit de dégager des centres urbains d'importance secondaire comme Noepé, Agouévé, etc. dans le cercle de Lomé... ».

Les résultats d'une telle initiative furent donc relativement très limités.

En réalité, il semble que l'objectif réel (inavoué) que visait l'initiative était de lutter contre l'exode rural en direction de la côte (Lomé notamment) qui, depuis l'avènement de la crise et les conséquences fâcheuses qu'elle entraîna, ne cesse de connaître de l'ampleur. On a pensé qu'il serait possible de fixer les populations rurales seulement en aménageant leur cadre de vie sans s'attaquer au problème d'emploi qui leur fait quitter, pour la plupart, la campagne. Le résultat ne peut qu'être négatif².

L'échec de l'initiative ci-dessus évoquée contribua à confirmer dès lors, Aného, Atakpamé, Kpalimé, Sokodé, Mango et plus tard Kara et Dapaong dans leur rôle de villes principales, Lomé gardant sa prépondérance. Cependant, on assista à l'émergence de nouveaux centres urbains secondaires : Tsévié (grâce au chemin de fer), Tabligbo (grâce au développement de l'activité commerciale dans la région), Blitta, village créé en 1933 en pleine brousse et choisi l'année suivante comme terminus du nouveau tronçon de la voie ferrée en direction du nord (Barandao, 1987)³...

¹ ANT-Lomé, ZAPA, rapport n° 876 du commandant de cercle d'Atakpamé au commissaire de la République sur l'urbanisme dans le cercle du centre.

² C'est la même situation qui est observée dans nos États contemporains face au problème d'émigration vers les villes. Au Cameroun par exemple il est fait mention d'un dispositif mis en place par les pouvoirs publics pour reconduire les immigrants des villes à leurs villages d'origine. Mais cela n'a jamais marché car une fois reconduits chez eux, les immigrants n'attendent en moyenne que 15 jour pour retourner en ville (Marguerat, 1994).

³ Selon le même auteur, Blitta, contrairement à la tradition, demeura un simple lieu de transbordement entre le rail et la route (situé à 6 km de la gare), et ne parvint pas, même en étant érigé en canton en 1945, à concurrencer Sokodé dans son rôle de centre de redistribution pour le nord Togo.

Pendant la période coloniale, la majeure partie de ces centres urbains gardèrent leur taille originelle. Certaines comme Atakpamé, bénéficièrent d'apports économiques nouveaux, à savoir le prolongement du chemin de fer vers le nord et surtout la politique d'émigration dirigée orchestrée par l'administration et qui a fait venir dans le cercle, un fort contingent de colons kabiyè-nawdéba, faisant de cette ville non seulement un pôle économique mais aussi et surtout le grenier du Togo (Goeh-Akué, 1999 ; Yawatchame, 2002 ; Barandao, 1987).

Les réorganisations administratives de la période postcoloniale ont hissé au rang de centres urbains secondaires plusieurs localités comme on l'a vu. C'est dans les années 1970 que la migration vers les villes a connu ses temps forts pour des raisons déjà soulignées. Depuis lors, la population urbaine a cru considérablement avec toutefois une hiérarchie : la capitale, les chefs-lieux des régions économiques et les centres urbains secondaires. On tentera ici non pas de revenir sur les migrations urbaines, mais de montrer la croissance de l'espace urbain inhérente aux vagues de migrants que la ville accueille avant de se pencher sur la question des valeurs sociales qui y naissent à la suite de la mobilité des personnes. L'analyse portera à titre illustratif sur Lomé ; toutefois, il sera fait mention de la situation des agglomérations de l'intérieur.

Les Français n'héritèrent pas seulement d'une bonne partie du *Togoland* et des infrastructures de leurs prédécesseurs au Togo à la fin de la première guerre mondiale. Ils héritèrent aussi, s'agissant de Lomé, du schéma directeur établi par les Allemands pour l'agrandissement de la ville. Ils durent s'en inspirer dans leur projet d'expansion de l'espace urbain de Lomé.

C'est sous les Allemands que le premier régime foncier de la ville fut établi. Et selon ce régime, l'espace territorial de Lomé appartenait à 80 % à une dizaine de personnes (Marguerat, 1985). Lorsque les Français arrivèrent sur le territoire, ils se contentèrent d'enregistrer les droits de propriété afin d'assurer la régularité et la transparence des transactions effectuées par les anciens propriétaires fonciers (Barandao, 1987). Seul le lotissement, entre 1927-1929, du quartier de Hanoukopé fut la véritable promotion foncière réalisée sous administration française.

La politique des "grands travaux" initiée dans la ville, notamment l'installation d'une usine électrique en 1927, la construction d'un nouveau wharf en 1928, la rénovation des bâtiments administratifs entre 1929-1932, la construction du boulevard circulaire entre 1932 et 1933, ... ont contribué à changer l'image de la ville. Ces atouts économique et social ont renforcé le rôle politico-administratif de la ville. Désormais, Lomé jouait pleinement son rôle

de ville coloniale. Cependant, malgré ces atouts, l'espace urbain ne s'étendit pas rapidement pendant cette période. À en croire les rapports officiels de l'époque, jusqu'en 1939, l'extension de l'espace urbain fut lente, très lente, au point que la zone urbaine ne dépassait pas le boulevard circulaire. Reprenant quelques-uns de ces rapports officiels, Barandao (1987 : 556) décrit la situation en ces termes :

« ... Il n'y eut pas d'extension spatiale de cette ville [Lomé] en tant que tel jusqu'en 1939. La zone urbaine proprement dite ne dépassait pas le boulevard circulaire. Les principales villes effectivement occupées étaient le Sud-Ouest qui abritait la ville administrative étendue sur 150 hectares ; elle était la plus favorisée, la mieux urbanisée et équipée. Au centre se trouvait le "vieux" Lomé fondé avant la colonisation et la ville commerciale qui s'était étendue progressivement jusqu'à Hanoukopé près de la lagune. C'est là où se concentraient tous les sièges des grandes sociétés coloniales. Ces deux villes étaient séparées l'une de l'autre par la voie ferrée. Au-delà du boulevard circulaire, se trouvait la ville "indigène" qui abritait sur son flanc oriental, les vieux villages de Bé bordés de cocoteraies, et au Nord et à l'Ouest de la ville administrative, le village de Nyékonakpoé ».

Avec la fin de la seconde guerre mondiale, la relance économique à travers la reprise lente mais irréversible des activités commerciales eut pour conséquence une explosion démographique nourrie par les flux migratoires et une croissance spatiale relative. Dès lors, par le mécanisme d'essaimage et la recherche du «chez», la ville s'élargit jusqu'à son étalement actuel (Aholou, 2008). À partir des années 1970, plusieurs quartiers périphériques virent le jour, engloutissant pratiquement le noyau urbain originel. Le tableau ci-après nous en donne une idée.

Tableau n° 52 : Quelques quartiers périphériques de Lomé : date de création et densité brute

Quartiers	Période de création	Densité
GBENYEDJI	1972-74	96
ABLOGAME	1972-74	97
AKODESSEWA	1974-76	92
BE-KLIKAME	1972-74	40
AGBALEPEDOGAN	1976-78	18
HEDZRANAWOE	1978-80	11
KEGUE	1980-82	84
DJIDJOLE	1980-82	98
ADIDOGOME	1980-82	110
GBLENKOME	1982-84	89
TOTSI	1983-85	75
AGOE-ASSIYEYE	1990-92	100
AGOE-ZONGO	1985-87	104
ANFAME	1985-87	90
KANYIKOPE	1985-87	87
AMADAHOME	1988-90	30
ZANGUERA	1992-94	20

Source : Dziwonou, 1999, cité par Aholou, 2008 : 55

Du tableau ci-dessus, voici le commentaire que l'auteur précité en fait : jusqu'en 1980, la croissance de la population s'était manifestée surtout dans la partie centrale de la ville. Après 1970, en raison de la demande croissante de surface destinée à des activités économiques et du déplacement du quartier Zongo, la population de la partie centrale de la ville n'a augmenté que de 28 000 unités. La partie restante de la croissance urbaine s'est distribuée ainsi :

- 25 000 habitants environ vers l'Est, de la périphérie de Bè, vers la nouvelle zone industrielle du port ;
- 30 000 habitants environ dans les quartiers situés au nord de Tokoin centre ;
- 20 000 habitants environ dans les quartiers situés au nord de Tokoin ouest.

D'autres quartiers suburbains commencèrent à naître le long des principales routes donnant accès à la ville et, parmi elles, le centre d'Agoenyivé qui comptait 40 000 habitants en 1985. Par conséquent la zone centrale de la ville ne représente que 1/3 de la population totale de l'agglomération urbaine. Les quartiers qui étaient jusqu'ici considérés périphériques intéressent à présent 2/3 de la population de l'agglomération.

À l'origine, ces nouveaux quartiers périurbains se sont constitués à base ethnique ; l'occupation de l'espace étant faite en fonction de la situation du village de provenance. C'est ainsi que le quartier Dumasséssé (alias Adéwi) était considéré pendant longtemps comme le bastion des Kabyè ; Adidogomé était le quartier prisé des ressortissants de Grand Klouto ; les Ouatchi occupent le sud-est de la ville, etc. On a même vu des quartiers ayant pris des noms d'ethnies. Quelques exemples pour s'en convaincre : Anagokomé (quartier des Nago), Afagnankomé (quartier des Afagnan), Lossosimé (marché des Losso ou Nawdéba), etc. Abondant dans le même sens, Cyprien Aholou (2008 : 125-126) observe :

« Dans les villes africaines, le quartier est un élément d'identification. Quand vous dites à quelqu'un "je réside à Lomé", la première question que l'on vous pose est de savoir "quel quartier?". Jusqu'aux années 1980, la réponse à cette question pouvait permettre à l'interlocuteur d'approcher votre ethnie d'appartenance, car la répartition géographique des différents groupes culturels dans les quartiers de Lomé répondait à la logique de l'axe de retour ».

Cependant, progressivement, grâce à un certain nivellement, on assiste à un certain brassage, même dans ces quartiers créés jadis à base ethnique. C'est ce qu'observent Goeh-Akué et Tcham (2005 : 254) : « A Lomé, on assiste à une intégration progressive, par alliance, des nouveaux migrants aux grandes familles de notables, grâce à la polygamie que permet la richesse ».

Comme déjà souligné, la croissance de l'espace urbain rythmait avec celle de la croissance démographique. De 8 000 habitants en 1914, la population loméenne chuta de l'ordre de 20 % en 1924. Elle ne retrouva son niveau de 1914 qu'en 1930 (Chazelas, 1931). Entre 1924 et 1940, le taux de croissance de la population loméenne fut de l'ordre de 60 %¹. Selon les rapports officiels, à la veille de la seconde guerre mondiale Lomé comptait environ

¹ Cette croissance fulgurante est sans doute due au phénomène de l'exode rural accentué par la crise où on notait dans les giron de la ville, plusieurs demandeurs d'emploi rémunérateur.

15 à 20 000 habitants¹. De 1959 à 1981, la croissance a été exponentielle : 90 000 habitants en 1959 ; 190 000 en 1970 et 390 000 en 1981² (Marguerat, 1994 : 9).

Cette population est cosmopolite. En 1981, Y. Marguerat réalise un travail remarquable sur les quartiers de Lomé à partir du dépouillement des fiches de recensement de 1970. Partant de l'ethnie des chefs de ménages, il fait une cartographie ethnique de la ville. Ainsi, il aboutit aux conclusions suivantes :

- Les Mina sont majoritaires dans 16 quartiers sur 27. Ils forment la moitié de la population dans une bonne partie du centre ville (53 % à Ablogamé, 50 % à Aguiarkomé, 48 % à Sanguéra). Ils sont un peu plus faibles à l'Ouest du vieux centre : 34 % à Anagokomé, 38 % à Kokétimé. Hormis Amoutivé et Bassadji, Anthony Nétimé et le nord-est de la voie ferrée, les mina sont toujours au moins 30 % de la population totale.

- Les Ewé, bien que majoritaires dans la ville, ont une distribution périphérique. Ils dominent les quartiers suivants: Kodjoviakopé 42 %, Nyékonakpoè 33 %, Tokoin-Ouest 34 %. On les retrouve également à Amoutivé 44 %, et Bassadji 38% et surtout à Akodésséwa où ils sont 95 % des habitants à Adakpamé 97 %. Akodésséwa et Adakpamé étaient en 1981, des agglomérations rurales rattrapées par la ville et qui n'étaient pas encore touchées par l'afflux des migrants.

- Les autres peuples du sud du Togo comme les Anlo et les Ouatchi sont minoritaires dans la ville. Ainsi les Anlo étaient 7 % à la fois à Kodjoviakopé et à Anagokomé. Les Ouatchi étaient concentrés à l'est de la ville (sur l'axe du retour) : 18 % à Bè-Centre de Kpéhénou, 13 % à de Souza Nétimé, 9 % à Ablogamé et 6 % à Bassadji. Il existe un noyau au nord-ouest (Octaviano-Nétimé 11 %, Tokoin-Ouest 6 % et 5 % à Nyékonakpoè). Enfin 10 à 12 % des Ifè se retrouvent à Abobokomé.

- Déjà à l'époque, les ethnies du nord du pays se retrouvaient au nord-ouest de la ville. En effet, en dehors du quartier commercial Adawlato où ils étaient 6 %, aucun des autres quartiers au sud-est de la ligne reliant le wharf à l'aéroport de Lomé n'en comptait 3 %. Ils se concentrent dans le nord-ouest, au sud de la lagune (20 % à Octaviano Nétimé, 24 % à Ahanoukopé, dont 12 % de Tem) et au nord (Gbadago : 17 %, dont 8 % de Tem, Tokoin-Ouest 21 %, dont 10 % de Kabiyè et 5 % de Nawdéba). Ils se retrouvent aussi à Zongo (23 %, dont 11 % de Tem) et surtout au camp RIT (90 %, dont 38 % de Kabiyè, 14 % de Kabiyè, 14 % de Nawdéba, 10 % de Lamba, de Bassar, de Moba. Au total, le grand Tokoin reste le secteur de

¹ Cf. rapports officiels de la France à la SDN, 1924-1938. Voir partie annexes population du Togo.

² Les chiffres englobent les populations des quartiers périphériques, c'est-à-dire le "grand Lomé". De nos jours, les estimations créditent la population du "grand-Lomé" de 1 million à 1,5 million d'habitants

prédilection des ressortissants du Nord. On y retrouve en l'occurrence 34,1 % de Tem, 42 % de Kabiye et 48,4 % des autres nordistes.

On convient donc avec C. Aholou (op. cit) que :

« Déjà à cette époque se dégagait une certaine polarité qui pouvait se résumer comme suit : au nord de la lagune, 40 à 50% des ressortissants du nord ; les Ewé et les Mina dominent le sud de la lagune avec les non-africains qui atteignent 80% à Yovokomé qui porte d'ailleurs bien son nom, le quartier des blancs ».

Constituée majoritairement d'immigrés, notamment des ressortissants de presque toutes les ethnies du Togo aux côtés desquels on rencontre des "étrangers" (Béninois, Ghanéens, Haoussa, Nigériens, Nigériens, Maliens, Libanais...), la population de Lomé est composée de toutes les catégories socioprofessionnelles : employés de bureau (fonctionnaires, commis, dactylographes...), une corporation d'agents d'affaires et d'écrivains publics, une classe de commerçants détaillants et traitants, et des revendeuses de tissus dont le commerce avait pris de l'ampleur dans les années 1930 (Aduayom et Kponton, 1983 : 385).

La croissance urbaine s'accompagnait de l'émergence de nouvelles couches sociales. En effet, grâce à l'école des "Blancs", il s'est constitué une élite intellectuelle fière d'elle-même qui représentait l'intelligentsia togolaise. Elle était constituée surtout des familles de renom de la côte à savoir, les Ajavon, les Johnson, les Lawson, les Wilson, les d'Almeida et autres "Afro-brésiliens". Leur contact avec l'Occident est antérieur à la période coloniale. C'est de leurs rangs que sont sortis les premiers avocats, médecins, professeurs, etc. L'élite intellectuelle généralement fonctionnaire de l'administration constituait avec les commis des factoreries, les grands commerçants, les traitants, etc., la bourgeoisie locale, dont les membres se démarquaient du reste de la population par leur statut civique, leurs revenus, etc. Cette bourgeoisie locale constituait une classe moyenne minoritaire et prestigieuse.

La notabilité est constituée de riches planteurs de cocotiers et de palmistes vivant en ville du revenu de leurs plantations. Selon Goeh-Akué (1998 : 334-335), ils constituaient une classe d'agriculteurs, une sorte de capitalistes urbains dont les cocoteraies, baptisées du nom de leurs propriétaires (Souza nétimé¹, Octaviano nétimé, Anthony ou Kotokou nétimé, Agbétiafa nétimé...), enserraient la ville de Lomé.

Aux côtés de ces couches moyennes au prestige incontestable, se trouvait une autre couche dont les membres se livraient aux basses besognes. En effet, l'immigration en ville de

¹ Littéralement, nétimé signifie cocoteraie.

jeunes sans qualification a donné naissance à une sorte de vagabondage. À ce sujet, Assima-Kpatcha (2004 : 509) s'inspirant des documents officiels, note avec pertinence :

« Une mutation notable dans les centres urbains était la montée de la prostitution. En 1923 par exemple, un document officiel mentionnait que les filles publiques, c'est-à-dire les femmes qui se livrent habituellement et notoirement à la prostitution et qui n'avaient pas d'autres moyens d'existence, étaient très rares au Togo, comme dans beaucoup de régions où les rapports sexuels étaient d'une grande facilité et où la polygamie était très répandue. Cependant, dans les centres importants du territoire, il existait quelques véritables prostituées. C'est ainsi qu'à Lomé, il y en avait une dizaine, ce qui conduisit à la réglementation de cette profession grâce à l'arrêté du 22 avril 1922. Ce texte obligeait les filles publiques à s'inscrire sur un registre spécial tenu au commissariat de police et à être munies d'un livret sanitaire. L'inscription avait pour effet de soumettre la fille inscrite à la surveillance de la police, à la visite sanitaire et à la nécessité du traitement au dispensaire en cas de maladie contagieuse. Cette réalité fut permanente tout au long de la colonisation. Bien des salariés affectés loin de leur foyer, furent quelquefois les clients assidus de ces filles ».

Après les indépendances, la prostitution a pris des proportions considérables surtout à Lomé, au point que le nom de certains quartiers évoque la notion de prostitution. Il s'agit de Décon, Amoutivé (avec son fameux *dévi*ssimé- marché de prostitution des jeunes filles mineures-). Une étude historique reste à faire à ce sujet pour montrer l'évolution du phénomène dans le temps et dans l'espace.

Il n'y a pas que Lomé qui soit dynamique à la suite de la masse de migrants qui y déferlent. À l'intérieur du territoire, de grandes agglomérations sont elles aussi l'expression de la structuration de l'espace suite à la mobilité.

En effet, dans les villes de l'intérieur comme Notsè, Atakpamé, Sokodé, Kara, etc., ainsi que dans certaines agglomérations à l'instar de Kétao, Anié, Gléi, entre autres, on rencontre les ressortissants de plusieurs ethnies. Quelques exemples pour s'en convaincre : selon les données du dernier recensement, à Kara, il fut dénombré 52,2 % de non-Kabiyè (des étrangers à la préfecture) contre 47,8 % de Kabiyè ; à Sokodé, on évalue à 29,16 % les Tem (originaires du milieu), alors que les ressortissants des ethnies étrangères au milieu composées majoritairement de Kabiyè, Nawdéba, Tchamba, Ifè, Adélé, Agnanga, etc., sont évalués à plus de 70 % ; à Anié, la composition des grands groupes ethniques se présente comme suit : Ifè (26,83 %), Kabiyè-Nawdéba (26,72 %), Tem (14,46 %), Haoussa (6,49 %), Yorouba (4,08 %), etc.

Il est donc révélateur de constater que grâce à la mobilité, on est parvenu à une certaine restructuration, mieux une recomposition sociale dans les grandes agglomérations du Togo. Même si au départ, on a souvent parlé de villes ou agglomérations à base ethnique (comme on l'a souvent dit de Sokodé, ou encore du quartier de Bè, considéré comme un village dans la ville¹), grâce à un certain nivellement social, fruit de la mobilité, on est parvenu à un certain brassage dans lesdites agglomérations où on a tendance à ne réfléchir qu'en termes de culture urbaine². Un des aspects de cette culture urbaine est la capacité de parler le *Guingbé* dans ces agglomérations de l'intérieur, en addition aux différents dialectes locaux.

De façon générale, la ville constituait et constitue encore le creuset de la hiérarchie sociale faite d'une bourgeoisie commerçante, une intelligentsia, une classe moyenne de fonctionnaires et d'employés de maisons de commerce et enfin une couche de prolétaires composés de chômeurs, de paysans poussés à l'exode rural dont certains se livrent à de basses besognes. Bien sûr, cette hiérarchie sociale est surtout caractéristique de Lomé la capitale. Mais dans les villes moyennes, l'écart n'est pas aussi considérable. Il va donc sans dire que les centres urbains, notamment Lomé, sont une sorte de *melting-pot* où, à la faveur de la mobilité, se côtoient des populations d'origines ethniques différentes. En conséquence, il se crée un certain brassage ethnique dans les milieux urbains. Toutefois, ce n'est pas seulement dans les milieux urbains que se met en place ce brassage. Au contraire, à l'échelle du pays, on peut s'en apercevoir. Mais, faut-il le signaler, il faut reconnaître que ce brassage ne se fait pas sans tension sociale.

2. Mobilité, brassage ethnique et tensions sociales : vers l'unité nationale ?

L'orientation des axes du commerce interafricain et la mobilité ont progressivement périclité avec l'avènement de la colonisation allemande en 1884. Le programme de mise en valeur lancé au début du XX^e siècle y joua un rôle capital. En effet, à partir de 1900, à la fin de la "pacification" fut entrepris la construction de l'outillage économique (routes, chemin de fer, wharf...). La réalisation de ces infrastructures nécessita une main d'œuvre. Pour résoudre ce problème, on fit descendre les populations du nord-Togo. Pour fournir le trafic nécessaire aux moyens modernes de transport et répondre aux exigences de l'économie de traite, il fut mit sur pied une politique de promotion de l'agriculture. Des plantations furent mises sur pied pour y

¹ Lire M. Goeh-Akué, « Bè, du vieux village au bastion de l'opposition démocratique : formes de pouvoir et mode de légitimation dans le cadre de la gestion et l'aménagement urbain à Lomé (Togo) », in O. Goerg (éd), *Pouvoirs locaux et gestions foncières dans les villes d'Afrique de l'Ouest*, Paris, L'Harmattan, 2006, pp. 27-64.

² Selon N. A. Goeh-Akué et B. Tcham (2005 : 251), la culture urbaine est considérée comme étant l'ensemble des comportements que s'imposent ou auxquels s'adaptent les habitants de la ville, tant au point de vue du respect des libertés d'autrui, des habitudes alimentaires, des règles de circulation que de la mode.

cultiver des produits d'exportation. L'entretien de ces plantations aussi bien administratives que privées nécessita à son tour une main-d'œuvre conséquente. On fit encore appel aux populations nordiques. Ces derniers, en majorité Kabiye-Nawdéba, descendaient à pied au sud ou dans le meilleur des cas, à la hauteur d'Atakpamé où ils prenaient le train pour descendre vers la côte avant d'offrir leur force de travail sur les chantiers ou plantations.

Cette situation ne se modifia pas avec le changement du pouvoir administratif. En effet, dès 1920, lorsque la France se vit confier la gestion du Togo français, un programme de mise en valeur fut défini. Il était urgent de remettre en ordre l'ensemble de l'outillage économique. Face aux difficultés d'ordre économique auxquelles étaient confrontées les nouvelles autorités du Togo, on dû recourir à une main d'œuvre presque bénévole (sous la forme de prestation) pour lancer la mise en valeur. Plus tard, le prolongement de la voie ferrée du centre vers le nord à nécessité les travailleurs manœuvres et contractuels du nord (Ali, 1997). Au même moment, l'administration décida de mettre en valeur le centre-Togo jugé vide d'hommes. Pour réaliser ce projet, un programme de migration dirigée fut lancé. Il toucha une fois encore les Kabiye-Nawdéba considérés comme surpeuplés dans leur site originel. Pendant la période de la crise économique des années 1930, la nécessité de se trouver un travail rémunérateur pour faire face aux obligations fiscales a conduit pas mal de populations nordiques à descendre à la côte, à Lomé notamment.

Voilà autant de canaux (entre autres, bien entendu) par lesquels les Kabiye-Nawdéba et autres populations du Togo septentrional sont rentrés en contact avec les populations du Togo central et méridional pendant la période coloniale. Par ce biais, il s'amorça une coexistence entre populations qui, jusque-là n'avaient qu'un contact très limité ou qui n'en avaient pas du tout. Ainsi, entre nordistes et sudistes, il commença par s'opérer un brassage par coopération, mariage, culture, soumission aux autorités politiques traditionnelles locales, par une rupture progressive des liens avec la communauté originelle et par une immigration spontanée de plus en plus massive des populations du nord vers le sud.

Mais, entre les populations septentrionales elles-mêmes, les déplacements pour raisons de prestation donnaient lieu nécessairement à des contacts entre peuples hier encore presque isolés les uns des autres (Semi-Bi, 1976). Comme le fait observer Kakou (2007), à Lama Kara, premier centre de rassemblement général, les réquisitionnés Kabiye rencontraient des Nawdéba, des Bi-yobé, des Kandé... sur les chantiers et les champs administratifs... Ils avaient l'occasion de mieux connaître les Tem, les Bassar, les Konkomba, etc.

L'essor de l'économie de plantation dans les années cinquante, la politique de désenclavement initiée dans le cadre des plans quinquennaux et les mutations qui s'ensuivirent ont conduit au renforcement de la mobilité spontanée des populations du nord vers le sud. Cette fois, ce sont les zones à économie de plantation, notamment la région des Plateaux qui constituent les destinations privilégiées. Beaucoup, au fil de leur séjour au sud, finirent par s'y établir et à commencer à être assimilés selon les modalités évoquées ci-dessus. Par ce processus, il se mit en place l'importante diaspora des populations du nord, surtout les Kabiyè dans le sud du territoire. L'ampleur qu'a prise ce phénomène se traduit par les résultats des deux derniers recensements. Pour l'ethnie kabiyè par exemple, au recensement de 1970, 53 % de ses ressortissants étaient localisés hors de sa zone d'origine, proportion qui s'éleva à 64 % au recensement de 1981 (Marguerat, 1994 : 191-211).

La mobilité intérieure au Togo ne concerne pas seulement les populations du nord descendant vers le sud. Dans le sens inverse, existe également ce phénomène migratoire qui, peu à peu, a sans doute contribué à ce brassage.

Si le déplacement des nordistes vers le sud est majoritairement l'œuvre de paysans, artisans, manœuvres, etc., celui des sudistes par contre concerne pour la plupart, des fonctionnaires (instituteurs, agents de santé, commis d'administration ...), des ouvriers, des commerçants. Ceux-ci s'y rendent souvent pour des raisons de service. Pour Assima-Kpatcha (2004 : 495-496), « *plusieurs de ces fonctionnaires y demeurèrent célèbres, même bien longtemps après leur départ, à cause de leur dévouement et du sens d'abnégation dont ils firent preuve dans l'exercice de leur fonction ou tout simplement de leur personnalité* ». Le même auteur cite l'exemple des anciens élèves de l'école professionnelle de Sokodé qui évoquent avec admiration les noms de leurs anciens enseignants : M. Lanté, maître-ouvrier de la forge, M. Afantchao, maître-ouvrier de la menuiserie, Daniel Alapini, maître-ouvrier de la maçonnerie et surtout M. Benjamin Vianou, instituteur originaire du Dahomey. Ce dernier, arrivé à l'école professionnelle de Sokodé dans les années 1920, finit sa carrière dans les années 1960 comme surveillant général du collège moderne de Sokodé.

Pour les cadres de l'administration coloniale, et plus tard de la fonction publique togolaise, c'est par le biais de l'affectation qu'ils s'y rendaient. Parfois, il leur arrivait de considérer leur affectation vers les régions du nord comme une punition. Mais arrivés sur les lieux ils se rendent à l'évidence que leur conception du départ ne relèvait que de l'imaginaire.

Dans le cadre de la sauvegarde de la mémoire des Togolais, acteurs de la période coloniale¹ et plus récemment de celui de la rédaction de l'ouvrage *Histoire des Togolais*, Tome II (2005), quelques-uns de ces fonctionnaires ont accepté de partager leurs expériences. Nous allons présenter quelques témoignages pour montrer le rôle de la profession dans la mobilité à l'intérieur du Togo.

Marie-Louise Mikem, née en 1926 à Agoué, sortie de l'école des sages-femmes de Dakar est revenue au Togo en 1947 pour exercer. Elle raconte :

« Mon premier poste, c'était Pagouda dans le Nord. Je me rappelle à l'époque, quand je me suis présentée au médecin-colonel d'alors, il m'a dit : 'ma fille, il faut partir dans le Nord, parce qu'on y a besoin de personnel. Il ne faut pas perdre le temps...' Et j'ai obéi tout de suite, pour aller prendre mon poste. (...) Je suis revenue à Lomé avec lui en 1949, déjà mariée, et c'est en ce temps-là que j'ai eu le privilège de travailler avec les anciennes sages-femmes. Je peux vous affirmer que j'ai bénéficié de leur expérience, et que cela m'a bien profité... À l'époque, les conditions de travail n'étaient pas du tout faciles ; la guerre venait de finir, et il y avait pénurie de produits. [...] » (Marguerat et Pélési, 1992 : 162).

Pour sa part, Georges Apédo-Amah, affecté sur Kara (dans le pays kabiyè) où il séjourna entre 1933 et 1938 raconte :

« Ceux qui ont vu Kara aujourd'hui, ne peuvent pas s'imaginer ce que c'était. Ce n'était même pas un petit bourg : une rue, c'est tout ! (...) La route centrale, celle qui va jusqu'à Dapaong. C'est le pont sur la Kara qui a fait la ville. Les gens venant du Sud ne pouvaient pas aller plus loin sans emprunter une pirogue ou sans passer à gué, là où le fleuve est plus étroit. C'est le pont qui a permis le passage des voitures, des camions... À ce moment-là, l'activité économique a démarré. Nous n'étions pas en très petit nombre : il y avait beaucoup de fonctionnaires : des médecins, des infirmiers... : ça, il y en avait beaucoup, d'autant plus qu'on combattait en ce temps-là la maladie du sommeil. Des équipes entières parcouraient les villages, les cantons pour donner des injections, faire la prophylaxie aux gens... On a fait du bon travail. (...) Oui, nous étions tous originaires du Sud. C'était l'équipe du docteur de Marquaisac, basée à Pagouda, qui a fait beaucoup pour cette région et pour le Togo. (...) Ensuite, je suis revenu là où j'étais, au cabinet du gouverneur. C'était le gouverneur Montagné qui était là » (Marguerat et Pélési, 1992 : 44-45).

¹ Initiative de Marguerat et Pélési (1992 ; 1993 ; 1996).

Plus proche de nous, des enfants de fonctionnaires de l'époque coloniale affectés sur Kara nous ont raconté le récit de leurs pères. Ainsi, Ben Aboki né en 1947 à Kara, militaire admis à la retraite raconte :

« Mon père s'est installé ici à Kara dans les années 1920, après avoir servi comme charpentier mobilisé pour la construction de plusieurs ponts dans la région de la Kara. Il est l'un des tout premiers ressortissants du sud à s'installer ici à Kara. Il fut suivi respectivement par da Silveira, Ayivi, Lawson dont le terrain contigu à notre maison est récemment vendu à la fondation Ecobank. Il fut également artisan de la mise sur pied de l'association des ressortissants du sud à Kara. Malgré cela, je n'en suis pas un adhérent. Ayant épousé plusieurs femmes sur place, nous ses descendants avons bénéficié d'une intégration sans faille de la part des Kabiyè. Même lorsque notre papa est décédé en 1974, il fut enterré ici à Kara, alors que les dépouilles de ses voisins da Silveira et Ayivi décédés respectivement en 1970 et 1975 furent ramenées à Aného. Je vous dis tout cela pour vous montrer le degré d'intégration de la famille Aboki en pays kabiyè.

Je parle couramment la langue maternelle au point que j'ai de plus en plus de la peine à parler le guingbé. Mes frères et sœurs sont rentrés à Lomé mais moi je suis resté ici, pour la simple raison que je suis bien accepté et intégré à la famille maternelle [...] »¹.

Dans le même sillage, Amah Louis Ayivi², né en 1958 à Kara, jardinier/potier de profession fait observer :

« Vous savez, mon papa connu sous son prénom Nicodème (de son vrai nom Dissou Nicodème Ayivi) s'est installé ici à Kara il y a très longtemps (je ne peux vous donner une date précise au risque de vous tromper). Il fut un agent des Travaux publics. De Lomé, il fut affecté à Sokodé et plus tard à Kara. Arrivé sur les lieux, il a épousé deux femmes de la Binah qui lui ont fait chacune trois enfants. Des six, il ne reste plus que quatre aujourd'hui, chaque femme ayant perdu un.

Du vivant de notre père, chaque vacance scolaire, nous allions à Aného. Au fait, il nous y amenait pour que nous ne perdions pas de vue notre origine. Cependant, depuis qu'il est décédé en 1975 et que mes frères et sœurs, pour des raisons de travail sont partis s'installer à Lomé, je ne vais plus à Aného que très rarement. Je peux d'ailleurs vous dire que ma dernière descente à Aného date d'il y a huit ou dix ans. Je vais certes à Lomé, mais pas à

¹ Entretien du 14/04/09 à son domicile à Kara.

² Entretien du 14/04/09 à son domicile à Kara.

Aného. Il en est de même pour mes enfants et ma femme qui est de la préfecture de Doufelgou. La raison est simple. Je me sens très bien intégré ici chez mes oncles maternels. Je parle couramment leur dialecte au point que rares sont ceux qui savent que je ne suis pas un Kabiyè. D'ailleurs, c'est l'une des raisons pour laquelle je n'ai pas intégré l'association des ressortissants d'Aného à Kara. Bien sûr, les membres se donnent mutuellement assistance en période de difficulté, mais ne voulant pas que les gens connaissent ma réelle origine, j'ai décidé de ne pas intégrer cette structure.

Vous savez, en période de troubles sociopolitiques inhérents aux élections présidentielles de 2005, les ressortissants du sud (composés des gens de Vogan, Aného, Atakpamé, Kpalimé, etc.) ont été inquiétés ici à Kara, même si les menaces furent sans commune mesure avec ce que les ressortissants du nord ont enduré au sud pendant la même période. J'en connais même qui, apeurés, ont vendu leurs maisons et ont pris la clé des champs pendant cette période de tension sociale. Malgré tout, moi j'étais resté serein, en marge de toutes menaces. C'est en partie la peur de se voir exproprier, en période de trouble, qui expliquerait le fait que les gens du sud de la deuxième génération hésitent à investir dans l'immobilier ici à Kara, se contentant des réalisations de leurs parents.

Mais, en temps normal, on vit tous en harmonie ici à Kara comme d'ailleurs partout à l'échelle du territoire »¹.

De ces récits, il se dégage quelques constantes. Il est évident qu'au départ, les gens du sud qui allaient s'installer au nord comme fonctionnaire, n'hésitaient pas à entreprendre des aventures amoureuses avec les filles de la localité. Les enfants issus de ces types d'union sont très bien accueillis au sein des familles maternelles alors que dans les familles paternelles, ils sont très souvent considérés comme des « étrangers ». C'est d'ailleurs ce qui explique le fait qu'ils ont du mal à intégrer les réseaux de solidarité mis en place par leurs frères du sud et à exprimer ouvertement leur identité. Il est également révélateur de s'apercevoir (à en croire d'autres témoins, notamment Latekoe Lawson) que les réalisations (maisons, terrains, etc.) des sudistes qui n'ont pas eu d'enfant sur place avec les filles du nord n'ont pas survécu au décès de leurs propriétaires, la progéniture ayant souvent vendu l'héritage. C'est le cas entre autres, des maisons Lawson, Koudadjé, vendues aujourd'hui à Kara.

Le fait d'avoir accordé un intérêt particulier à Kara dans nos enquêtes s'explique par le fait que pendant longtemps, les ressortissants du pays Kabiyè ont soutenu qu'ils sont les

¹ Entretien du 14/04/09 à son domicile à Kara.

principaux acteurs du développement des grandes agglomérations du sud Togo, par le biais des travaux forcés que le colonisateur leur a fait faire dans ces localités. Bien sûr, cette assertion n'est pas fautive. Mais, elle est partielle car elle a tendance à oublier le rôle joué par les premiers fonctionnaires du sud Togo dans le développement des agglomérations du Togo septentrional. C'est donc quelques aspects de cette contribution que les enquêtes de terrain ont permis de mettre au jour. Toutefois, il n'y a pas que les sudistes qui aient contribué à l'essor du pays kabiyè. Les populations du grand nord, notamment les femmes moba, à travers leurs activités commerciales dans le milieu, y contribuèrent également. En tout cas, c'est ce que révèlent nos enquêtes de terrain¹.

En général, nombreux sont donc ces fonctionnaires qui étaient mutés vers le nord pour y faire carrière. Mais, ces fonctionnaires assumaient plusieurs tâches à la fois. Un instituteur pouvait tenir deux, voire trois classes en même temps. Le travail d'un commis ne se limitait pas aux seuls travaux de secrétariat. Ce dernier pouvait, en outre, servir d'agent recenseur, de percepteur d'impôt, de comptable, de greffier, etc. (Assima-Kpatcha et al., 2005b : 403).

Pour se faire une idée des conditions de travail à l'époque, le syndicaliste Félix Folikpo Awutey témoigne du cas des fonctionnaires qu'il a connus à partir de 1945 :

«Les conditions de travail étaient pénibles parce qu'il n'y avait aucune machine : tout se faisait à la main. Il fallait faire travailler le cerveau pour pouvoir arrêter la comptabilité... C'était très difficile. (...) Au départ, quand les choses n'étaient pas bien organisées, on travaillait de 7 heures à midi, puis de 14 heures à 18 heures. Après, on a changé : on reprenait à 2 heures pour terminer à 5 heures. C'est ainsi qu'on travaillait tous les jours. On n'avait pas la semaine anglaise, à l'époque : ce n'est que vers 1952 que la semaine anglaise a été introduite. (...) On n'avait que le dimanche. On travaillait tous les autres jours. (...). Dans les colonies anglaises, ils avaient le samedi libre. Ils avaient commencé par la demi-journée ; puis ensuite toute la journée du samedi. Ils travaillaient jusqu'à vendredi soir, puis se reposaient le samedi et le dimanche. C'est ce que nous appelions ici la semaine anglaise, introduite aux environs de 1952, mais à moitié : c'est-à-dire qu'on ne se reposait que dans l'après-midi du samedi. [Le fonctionnaire était tenu de bien s'habiller] : « C'était la consigne ! Il devait s'habiller correctement tous les jours, avoir une tenue impeccable ! Souvent, si vous veniez au service en tenue débraillée, on vous renvoyait à la maison. Et je me souviens bien qu'un de mes camarades a été renvoyé un matin : notre patron de la section solde, aux Finances, M.

¹ Major Messan Amematsro, entretien du 16/04/09 à son domicile à Kara ; Latekoe Lawson, entretien du 15/04/09 à son domicile à Kara. Ce dernier dit avoir épousé une femme moba qu'il a enceinté alors qu'elle était encore élève en classe de troisième.

Loké, lui a demandé de rentrer immédiatement à la maison parce qu'il l'avait trouvé dans une tenue "déplorable" ». S'agissant des salaires, il précise : « À l'époque, mon salaire était déjà un peu plus élevé. (...) J'avais déjà près de 22 000 F par mois. (...) Je suis parti de 650 F, 800 F, 1 200 F, et ainsi de suite... Après la guerre, il y avait eu beaucoup de mouvements, et on avait commencé à revaloriser les salaires, surtout le traitement des agents des cadres. Dès qu'il y avait un petit mouvement en Europe – ou plus précisément en France – ça se répercutait également sur les salaires au Togo. (...) Pour un repas à l'africaine, le petit déjeuner par exemple, nous coûtait 100 F à 150 F, et le repas de midi, 200 F à 250 F, ainsi que pour le repas du soir. (...) Quand j'étais à Amoutivé, je payais 600 F [pour la nourriture et le loyer], et après 800 F. À Hanoukopé, je payais 1 200 F. (...) Il faudra savoir également que pendant ce temps, le coût de la vie avait aussi augmenté très sensiblement ; car, si au départ, on pouvait dépenser 200 ou 300 F pour le petit déjeuner, on pouvait aussi dépenser banalement 500 F le matin. Et puis, comme je me suis marié, la dépense a été également doublée. Je mangeais beaucoup d'ignames, parce que je suis de la région de Kloto où l'on en mange beaucoup. Une igname coûtait à peu près 200 F ; on en avait pour deux ou trois jours. (...) Beaucoup de gens ne mangeaient que rarement du riz. On mangeait plutôt le maïs. Ce n'est qu'après que les gens y ont pris goût, et ont commencé à manger beaucoup de riz. » (Marguerat et Péléi, 1992 : 128-132).

Ce témoignage, quand bien même long, nous donne une image relativement parfaite des conditions de travail et de vie au quotidien d'un fonctionnaire à Lomé au lendemain de la seconde guerre mondiale. Tout y est : les règlements et la discipline au travail, la fourchette des salaires et les avancements, le loyer selon les quartiers d'habitation, les habitudes alimentaires, etc. Le cas des fonctionnaires mutés à l'intérieur surtout au nord devait être beaucoup mieux car, il faut le souligner, le niveau de vie à Lomé était beaucoup plus élevé qu'à celui à l'intérieur. Mon père, ancien instituteur me disait qu'autrefois, les fonctionnaires du sud mutés au nord étaient si bien accueillis que parfois, même le logement leur était gratuitement donné et qu'ils vivaient très souvent de dons divers. Cette déclaration est d'autant plus vraie que le confirme cette diatribe lancée au jeune instituteur Ekoué-Toulan par Léonard Ywassa, Ministre de l'instruction, un Nawda marié à une femme du sud, le 4 avril 1958¹ :

« Vous, les gens du Sud, c'est comme ça que vous êtes ! Lorsque, autrefois, au Nord, le mil était gratuit, le poulet était gratuit, la femme était gratuite, vous aimiez aller au Nord, pour

¹ Ce fut dans le cadre des rivalités entre nationalistes (dont le jeune instituteur) et progressistes (le Ministre).

vous enrichir et revenir faire les zazous à Lomé. Maintenant que tout se paie, vous ne voulez plus y aller... » (Cité par Assima-Kpatcha et al., 2005b : 487).

Cette bienveillance dont bénéficiait le fonctionnaire du sud dans les régions septentrionales explique à bien des égards la relative facilité avec laquelle il s'intégrait, contribuant ainsi au brassage ethnique. D'ailleurs, quelques-uns de ces fonctionnaires, s'étant marié sur place et ayant eu des enfants, ont fini par s'y installer définitivement et par y faire souche.

Il ne faut pas pour autant perdre de vue le fait que quelques ressortissants du sud ont volontairement décidé d'aller s'installer au nord (à l'aventure) pour y chercher fortune. C'est l'exemple du père et des oncles de Georges Ohin alias Minamadou que ce dernier a accepté de partager avec nous. Il raconte :

« [...] Au départ, mon papa servait comme pointeur au wharf de Lomé. Par la suite, il s'est résolu à aller s'installer dans l'arrière-pays pour prendre activement part au commerce de traite. C'est ainsi qu'en 1935, il s'installa à Lama-Kara. Dans son nouveau milieu de vie, c'est le chef supérieur des Kabiye Palanga qui lui accorda l'hospitalité. Celui-ci, après l'avoir installé, lui a donné une portion de terre dans le quartier appelé aujourd'hui ancien Zongo sur laquelle il a bâti. Au cours des visites régulières qu'il rendait à son hôte, il finit par nouer une relation amoureuse avec une fille Beguedou, dont la maison faisait face à celle du chef Palanga. C'est donc de cette union que je suis issu. Par la suite, le chef lui proposa à son tour une de ses filles qu'il épousa en troisième noce, la première noce ayant eu lieu entre lui et une fille d'Aného.

En sa qualité de commerçant, mon papa revenait de temps en temps à Lomé. À la descente, il apportait avec lui les produits du cru qu'il vendait aux traitants de la côte. À la montée, il s'approvisionnait en produits de première nécessité, ainsi que du tabac, du sel, du pétrole, etc., produits que ma mère allait vendre sur le marché de Kétao.

Jusqu'à ce que mon père ne quitte définitivement Kara pour s'installer à Lomé (sous la pression des membres de sa famille), il a joui d'une parfaite intégration au nord-Togo et son niveau de vie était relativement bien.

Mais, il faut le souligner, mon papa n'était pas le seul membre de la famille à aller s'installer au nord. J'ai deux oncles qui avaient également suivi son exemple. L'un, commerçant comme mon père, s'est installé à Pagala. L'autre, commis de l'administration, s'est installé à Sokodé pendant la même période. Ces deux oncles ont fait souche dans ces

localités, ce qui fait qu'aujourd'hui, vous pouvez entendre parler des Ohin aussi bien à Pagala qu'à Sokodé, comme d'ailleurs à Kara. Par la suite, deux de mes petits frères, au gré de la fonction publique, se sont installés à Dapaong, ont épousé des filles moba et ne veulent plus rentrer, quand bien même ils sont admis à la retraite. Par ailleurs, il existe plusieurs familles d'Aného dont les ressortissants se sont installés à Kara et y ont fait souche. Il s'agit entre autres des da Silveira, de Souza, Lawson, Thon, etc. »¹.

L'expérience de Latekoe Lawson² n'est pas moins illustrative. Il raconte :

« Je suis arrivé à Kara en 1955. J'étais arrivé en qualité de commerçant/photographe pour y chercher fortune. À mon arrivée, je me suis rendu compte qu'il y avait des aînés déjà installés sur les lieux. Les plus illustres à l'époque étaient : Eza, Folly, Bruce, Ayivi, da Silveira, Ohin, Koudadjé, Lantê, Amuzu Denis, etc.³ Ces devanciers étaient en général des commis de l'administration affectés au nord. Sur place, plusieurs d'entre eux ont épousé des filles de la localité qui leur ont fait des enfants. Certains comme Ayivi, Lantê (tous agents des TP) ont beaucoup aidé les jeunes de la localité à apprendre les métiers de menuiserie et de maçonnerie. Pour ma part, je suis le premier opérateur de vue installé ici à Kara. J'ai également aidé beaucoup de jeunes à apprendre le métier. Je peux dire que les ressortissants du sud ont contribué au développement de la ville de Kara, aussi bien sur le plan de l'éducation des jeunes que sur le plan de l'apprentissage des métiers. Leurs femmes furent les premières à entreprendre la boulangerie et à faire les beignets ici. Aussi, d'autres femmes du sud finirent-elles par s'imposer par le biais du commerce. C'est l'exemple, entre autres de Navi Sékou, alias « chez Navi » de Porto Seguro, épouse Adzakli (agent de l'UAC) dont le restaurant figure parmi les plus cotés et visités dans la ville de Kara de nos jours.

À l'époque, le terrain ne coûtait pas cher. Avec 15 000 ou 20 000 au plus, vous pouvez acheter un terrain à bâtir. Le paquet de ciment coûtait 225 F CFA, un rouleau de tôle, 4 000 F, un camion de sable, 1 500 F, etc. C'est ce qui explique la relative facilité avec laquelle la majeure partie des ressortissants du sud qui se sont installés à Kara pendant la période coloniale ont pu construire sur place. Bien sûr, au départ, construire ici était considéré par les frères venus du sud comme un acte de démente. Je me rappelle encore des propos de sarcasme tenus en l'endroit de mon frère lorsqu'il voulait construire sa première maison à Kara. Mais finalement, d'autres lui ont emboîté le pas. Et aujourd'hui, les ressortissants du sud

¹ Georges Ohin, alias Minamadou, entretien du 07/04/09 à son domicile à Agoè Minamadou.

² Latekoe Lawson, entretien du 15 avril 2009, à son domicile à Kara.

³ Notre informateur n'a pu se rappeler que des noms de famille sans pouvoir donner aucune précision sur les prénoms, si ce n'est pour Amuzu.

constituent une forte minorité non seulement à Kara, mais dans presque toutes les grandes agglomérations du nord Togo [...].

Et Kafui da Silveira de raconter au sujet de son père :

« L'année exacte au cours de laquelle mon père s'est installé ici à Kara m'échappe. Néanmoins, je sais quand même que c'est par le biais du commerce qu'il a fini par s'installer ici. Au départ, il était acheteur de produits, notamment du kapok. Par la suite, il ouvrit une boutique où il vendait les marchandises afférentes à l'alimentation générale. C'est par ce canal que mon papa s'est très vite familiarisé avec les gens du milieu. Malgré cette familiarité, nous n'avons pas bénéficié d'une intégration digne de ce nom au sein de la population locale. Cela s'explique par le fait que mon papa fut l'un des rares à ne pas épouser une fille kabiyè. Or à l'époque, c'était souvent le moyen par lequel les gens du sud installés au nord parvenaient à être bien acceptés et intégrés.

C'est donc pour compenser le manque d'intégration que l'idée de mettre sur pied une structure qui regrouperait tous les ressortissants d'Aného installés à Kara est née. Au fait, il s'agit d'une association identitaire qui, au-delà des questions de solidarité (assistance diverses aux membres en difficulté) se propose de célébrer les mêmes fêtes qui ont lieu dans la localité d'origine pendant les mêmes périodes. C'est le cas entre autres de yèkè yèkè zan, une fête qui nous permet de montrer notre origine et notre identité.

Quand bien même cette association est supposée être le cadre idéal devant nous amener à resserrer nos liens de fraternité, je peux vous dire qu'aujourd'hui, cette fraternité n'est pas aussi évidente que comme elle l'était du temps de nos parents »¹.

À y voir de près, les gens du sud, qu'ils soient fonctionnaires de l'administration ou non, établis au nord, ont beaucoup contribué au développement des grandes agglomérations les ayant abrités. L'exemple du Major Messan Amematsro, affecté à Kara depuis 1974 où il resta jusqu'à sa retraite en 1999, qui dit avoir été un des principaux artisans du Centre national d'instruction de Kara est, parmi tant d'autres, assez illustratif².

Malgré tout, le brassage ethnique au Togo ne se fit pas sans tensions sociales. Celles-ci commencèrent dès la période coloniale. Mais, pendant cette période, comme le fait observer Assima-Kpatcha (2004 : 496) :

¹ Entretien du 14/04/09 à son domicile à Kara.

² Major Messan Amematsro, entretien du 16/04/09, à son domicile à Kara.

« [...] les tensions étaient assez isolées et n'avaient aucunement un caractère massif opposant deux ou plusieurs communautés clairement définies. Elles étaient le fait d'individus ou groupes réduits qu'un différend mettait aux prises. Bien qu'à première vue les raisons tribales n'en constituaient pas la cause directe, elles jouaient quand même un rôle non négligeable lorsqu'on les analyse de près. [...] Un certain nombre trouve son origine dans des incompréhensions liées à la culture d'autrui, donc dans des faits ethniques. Des tensions opposèrent donc des autochtones et des immigrés »¹.

Quelques exemples pour s'en convaincre. Le rapport du 2^{ème} semestre 1926 du cercle de Lomé signale qu'en avril 1926, une bagarre intervint entre les manœuvres kabiyè employés à la construction du pont du chemin de fer à Togblékopé et quelques habitants d'Agouévè, rixe due au refus des habitants d'Agouévè d'accepter les jetons que les kabiyè leur donnaient en paiement des vivres à eux vendus. Le calme ne revint qu'à l'issue de l'intervention de l'administration². Ce qui retient l'attention ici, c'est moins le duel que la catégorisation des protagonistes : « manœuvres kabiyè » contre « habitants d'Agouévè », signe d'une identification par rapport aux origines ethniques et géographiques.

Plus tard, c'est-à-dire le 31 août 1931, par télégramme-lettre, le commissaire de la république demandait au directeur des travaux neufs, le licenciement du chef d'équipe Comlan d'Almeida qui se montrait particulièrement violent vis-à-vis de nombreux Kabiyè-Nawdéba sans raison valable³. Ici, on s'aperçoit que c'est d'Almeida, originaire du sud qui brutalisait les manœuvres, désignés par leur ethnonyme Kabiyè-Nawdéba.

Par ailleurs, dans la zone de colonisation du centre-Togo, il est vrai, les colons entretenaient des relations de bon voisinage avec les autochtones. Mais, comme le fait observer Kakou (1981 : 90), on notait également des frictions entre ceux-là et ceux-ci, frictions accentuées par le comportement social des immigrants. Refusant l'assimilation, ces derniers « gardaient en effet leur marque d'origine et ne s'intégraient pas véritablement aux populations des zones d'accueil ».

Les rapports officiels n'ont pas fait état d'une situation où un homme du sud aurait été victime d'actes de brimade de la part d'un ressortissant du nord. Mais, cela ne signifie pas qu'il

¹ Il faut cependant préciser qu'après le processus démocratique des années 1990 et la horde d'événements fâcheux qui s'ensuivirent, l'affrontement interethnique jadis larvé est devenu courant. On se souvient des affrontements tragiques entre autochtones et immigrés à Bodjé orchestrés dans le Kpélé (région des Plateaux), ainsi que d'autres actes de vandalisme contre tel ou tel ethnies. (Lire Tcham, 1990 pour s'en convaincre).

² ANT-Lomé, 2APA, dossier 7, rapport du 2^{ème} trimestre 1926 du cercle de Lomé.

³ ANT-Lomé, 3G12, Télégramme-lettre daté du 31 août 1931 du commissaire de la République au Directeur des Travaux neufs.

n'en existait pas. Au contraire, de tels cas auraient pu bien exister mais ils devaient être assez rares. D'abord, du fait que les gens du sud étaient très souvent à des postes de responsabilité, les nordistes leur étant alors subordonnés ; ensuite, ils étaient relativement moins nombreux dans le Togo septentrional, contrairement aux ressortissants du nord dans le sud.

Par ailleurs, la classification des peuples effectuée par l'administration coloniale a contribué à développer des préjugés et des stéréotypes ayant forcément conduit à des actes de violence sinon ouverte, au moins larvée ou même verbale entre les différentes ethnies. En effet, déjà sous le gouvernorat de Bonnacarrère, l'administration avait établi une sorte de classification, mieux, une sorte de géographie des civilisations : Dans une note officielle, il faisait observer :

« On peut actuellement envisager trois zones principales de civilisation : 1- Zone côtière où les habitants, vivant continuellement près des Européens, ont adopté leur manière de vivre ; ce sont pour la plupart des commerçants ou employés, intelligents et instruits. 2- Zone méridionale et centrale : centre de civilisation ouest-africaine ; en dehors de l'influence européenne, les indigènes de cette région ont su organiser leur vie et leur habitation de façon convenable ; leur religion est basée sur une mythologie que les auteurs allemands ont voulu comparer à la mythologie grecque et romaine ; il y a certaines tentatives artistiques et un commentaire d'industrie. 3- Zone septentrionale : les peuples sont les plus arriérés, le costume est plus sommaire »¹.

Comme on peut le constater, cette classification met dos à dos les populations du sud dites civilisées contre celles du nord dites arriérées, ce qui ne relève en fait que de l'imaginaire. C'est d'ailleurs sur la base de cette classification que l'administration décida de faire participer massivement la population du nord aux différents programmes de mise en valeur. Ces derniers, "arriérés", en "marge de la civilisation", à "intelligence réduite", ne sont bons, dans l'imaginaire de l'administration, qu'à un travail physique, notamment la construction des voies de communication, l'entretien des plantations, etc. En revanche, l'homme du sud, "civilisé", à "intelligence développée" peut servir comme auxiliaire de l'administration².

¹ Commissariat de la République française au Togo, 1924, p. 14.

² Ces classifications ne sont guère spécifiquement togolaises. En effet, comme le note Assima-Kpatcha (2004), ce phénomène est très proche de celui observé en Haute-Volta sous domination coloniale. Dans ce territoire, les Mossi étaient considérés comme arriérés, malpropres ; bref des gens à conduire rapidement à l'aisance avec un chef énergique. De là, le recrutement massif des travailleurs mossi au lendemain de la première guerre mondiale dans le cadre des objectifs définis par le plan Sarraut, pour les employer sur les chantiers de l'Afrique occidentale française.

Ces considérations ont continué leur cours même pendant la période postcoloniale où les populations du sud désignées par le terme ‘‘Aouna’’ dans l’imaginaire des nordistes, considéraient les populations situées au-delà d’Atakpamé comme les ‘‘Kabletowo’’ c’est-à-dire les Kabiyè, terme alors péjoratif, signifiant les ‘‘arriérés’’. Georges Ohin, né d’un père originaire d’Aného et d’une mère Kabiyè dit avoir été victime de ces considérations de la part de sa famille paternelle. Il précise :

« Lorsque nous sommes rentrés de Kara à Aného, certains avec notre papa, d’autres à sa suite, nous n’avions pas été bien accueillis par la famille paternelle dont les membres s’en vont jusqu’à nous appeler ‘‘Kabléto bewiwo’’ [enfants de Kabiyè], dénomination très péjorative dans les représentations au sud-Togo. J’ai même un frère policier qu’on a surnommé ‘‘Ohin Kablè’’, juste pour signifier que sa mère est Kabiyè »¹.

Dans le même sillage, Napo Ali (1997) a recensé quelques expressions courantes par lesquelles les gens du sud désignaient ironiquement, jusqu’à une époque encore récente, les gens du nord. Pour éviter d’attiser ou de réveiller des mécontentements au regard de l’histoire politique récente du Togo et aux dérives auxquelles elle a conduit, il serait plus sage de ne pas mentionner ici ces expressions qui ne valent pas mieux que des clichés².

Ces réalités influèrent considérablement sur le brassage culturel. En effet, jusqu’à une époque très récente, les parents originaires de la partie méridionale du territoire considéraient comme un sacrilège le fait que leur fils ou fille se lie d’amour avec un (e) ressortissant (e) du nord. C’est ce que confirme Kafui da Silveira en ces termes :

« [...] notre sœur aînée a épousé un certain Akadé, à l’époque enseignant à l’école centrale de Kara. Cependant, jusqu’à aujourd’hui, ceux qui étaient témoins rendent souvent compte de la fermeté avec laquelle notre papa s’était opposé à cette union. Ce n’est pas parce qu’il considérait les Kabiyè comme des sous-hommes ; simplement, il estimait que Kara est trop loin d’Aného pour que les ressortissants de ces deux localités se lient d’amour. Je peux vous dire que par la suite, j’ai donné raison à papa. La preuve est qu’aujourd’hui encore,

¹ Georges Ohin alias Minamadou, entretien du 07/04/09 à son domicile à Agoè Minamadou.

² Il faut cependant reconnaître que ces considérations ont attisé le désir de revanche des ‘‘hommes du nord’’ pour les humiliations et injustices dont ils estiment, à tort ou à raison, avoir été victimes. Cela se manifesta plus tard, d’abord avec la complicité de l’administration coloniale dans les années 1950 par le truchement des partis politiques pro administration et ensuite au lendemain de l’accession à l’indépendance, lorsqu’un coup d’État militaire porta au pouvoir des soldats majoritairement originaires du nord (Assima-Kpatcha, 2004 : 498 ; Ali, 1997 : 99-129 ; Toulabor, 1999 : 105-115).

j'exhorte mes filles à faire attention afin de ne pas tomber dans les pièges des hommes du nord... »¹.

On assiste ainsi à l'émergence de régionalismes tribaux dont se servent malheureusement les politiques pour assouvir leurs ambitions politiciennes, les populations elles-mêmes étant acquises à cette cause. Pour s'en convaincre, lors d'une étude récemment faite sur l'état de la cohésion sociale au Togo, nous avons interrogé un enseignant de Lycée ayant requis l'anonymat, dont les révélations sont assez illustratives à ce sujet. Voici ce qu'il a déclaré expressément :

« Un jour, j'ai croisé un collègue. C'était au moment de la pré-campagne pour les législatives anticipées d'octobre 2007. Ce collègue est de la même ethnie que moi. Il m'a demandé le candidat que je soutenais. Je lui ai dit que c'est un candidat de Blitta issu de la Convergence patriotique panafricain. Il fut surpris et me demanda : " comment, toi un Kabiye, tu prétends soutenir un candidat non kabiye ?" Je fus à mon tour surpris par sa question ; car comment comprendre qu'un intellectuel comme lui peut être aussi borné ? Je me suis alors dit: voilà comment l'ethnicisme est en train de gangrener à petit coup l'unité nationale »².

Cet événement, bien que postérieur à notre période d'étude, est révélateur de la survivance des considérations à caractère ethnociste au sein de la société togolaise dont se gavent à loisir les politiques. Ce constat est d'autant plus réel que le confirme G. Ohin :

« Vous savez, j'ai une nièce qui s'est mariée avec un Tchamdja de Kara, de même que des sœurs qui ont épousé des Kabiye. Parmi mes enfants, il y a un qui s'est marié à une fille dont la maman est Kabiye. Dans notre descendance (deuxième et troisième générations), ceux qui se sont mariés aux Kabiye sont plus nombreux. Ma femme est Akposso. Ma grand-mère est peuhle du Cameroun et ma mère est Kabiye. Je puis dire que je suis un enfant de la mobilité. Je ne peux donc pas vouloir du mal à un Kabiye qui est a priori mon oncle. Ce sont donc les politiciens qui se servent de nos origines ethniques pour nous diviser »³.

En définitive, quoiqu'il en soit, *« le brassage ethnique est une étape indispensable et nécessaire sur la voie de la gestation d'une nation togolaise et les soubresauts qu'on y rencontre ne sont que des aléas inévitables de cette marche vers l'unité nationale qui, dès cette époque [la période coloniale], se manifesta par des influences culturelles. Dans le Nord, il y a*

¹ Entretien du 14/04/09 à son domicile à Kara.

² Interview citée par Tsigbé et al., *Promotion de la cohésion sociale au Togo : le rôle de l'enseignement des sciences sociales à l'Université de Lomé*, Rapport final, mars 2008, p. 28.

³ Georges Ohin alias Minamadou, entretien du 7/4/09 à son domicile à Agoè Minamadou.

eu l'influence, par le truchement des fonctionnaires du Sud affectés au Nord, de la langue guin, qui devint la "langue de la colonisation du Togo", une sorte de "lingua franca", par laquelle les illettrés pouvaient se faire comprendre partout dans la colonie. Les activités commerciales des marchandes du Sud, présentes dans tous les grands marchés [du pays] participèrent aussi à cette diffusion de la langue guin » (Assima-Kpatcha, 2004 : 498). Voilà la nation en construction et les soubresauts de la cohésion sociale impulsée par la mobilité en branle.

La mobilité par le truchement des infrastructures de transport terrestres a donné lieu à l'émergence entre autres, de deux principales catégories socioprofessionnelles, celle des cheminots et celle des conducteurs d'automobile. Il serait intéressant, pour clore le présent chapitre, de faire parler, dans la mesure du possible, quelques-uns de ces acteurs sur l'exercice de leur profession, ce qui donnera au lecteur une perception de leur vécu.

3. Être cheminot ou conducteur d'automobile au Togo entre 1920 et 1980

Pour donner quelques exemples de parcours professionnels illustratifs de ce que pouvait être la vie d'un cheminot ou d'un conducteur d'automobile, nous avons utilisé des témoignages recueillis par Marguerat et Péléi (1992 ; 1993 et 1996) ainsi qu'aux résultats de nos enquêtes de terrain. L'accent sera mis davantage sur les conducteurs d'automobile et moins sur les cheminots, pour la simple raison que les premiers ont accepté en relatif grand nombre de partager leur expérience, ce qui n'est pas du tout le cas pour les seconds que nous avons eu de la peine à identifier. Deux seulement ont été ciblés, mais ils ne se sont pas rendus disponibles. Du coup, nous nous sommes rabattu sur les documents officiels de la période coloniale, appuyés par des travaux récents sur la question pour retracer l'itinéraire de ces cheminots (conditions de vie et de travail, etc.), ce qui a été, il faut le souligner, un exercice ardu. Après avoir présenté la trame qu'en donnent les documents officiels, il sera rapporté le témoignage d'un cheminot recueilli par Marguerat et Péléi (op. cit). D'emblée il ne sera pas présenté, s'agissant des cheminots, des informations sur la période postcoloniale, pour des raisons ci-dessus évoquées.

3.1. Être cheminot au Togo : parcours et réalités socioprofessionnels

Suite à la confirmation officielle du mandat français sur le Togo, on l'a vu, le gouverneur Bonnacarrère s'engagea à créer un cadre administratif considéré comme indispensable à la fois pour une meilleure gestion du territoire et pour une bonne organisation de la mise en valeur. Plusieurs textes législatifs furent alors signés. Dans la foulée des textes, l'arrêté n° 170 du 22 août 1922 institua un cadre local des chemins de fer et du wharf du Togo. Visant à assurer l'exploitation des chemins de fer et du wharf, ce cadre comprenait les personnels des bureaux, de l'exploitation, de la traction, des ateliers et chantiers, de la voie et du wharf.

Le 12 août 1924, l'arrêté n° 187 portant organisation du cadre local des chemins de fer et du wharf du Togo¹ apporta une légère modification au texte du 22 août 1922. Le nouveau texte instituait le cadre comme suit : le personnel des bureaux, le personnel des chefs de station et facteurs - enregistreurs, le personnel des ateliers et chantiers, le personnel de l'exploitation, le personnel de la voie, le personnel de la traction, le personnel du wharf². Ces deux textes sont considérés comme fondamentaux au sujet de l'organisation d'un cadre local au service des chemins de fer. Plus tard, en 1937 notamment, il fut procédé à une nouvelle désignation des emplois au service du chemin de fer. À chaque désignation, correspondait une échelle, comme on peut le constater sur le tableau ci-après.

Tableau n° 53 : Nouvelles désignations des emplois et échelles au CFT en 1937

Nomenclature	Échelles
Apprentis, chauffeurs de machines de manœuvres et manœuvres non spécialisés	1 à 2
Manœuvres spécialisés, bourreurs, pompeurs, pousseurs, cantonniers, piqueurs, gardiens, plantons, hommes d'équipes, lampistes.	1 à 3
Graisseurs, serre-freins, aiguilleurs, téléphonistes, embatteurs, chef piqueurs.	1 à 4
Aides-ouvriers, maçons, charpentiers, mouleurs, fondeurs, forgerons, chauffeurs de route, chauffeurs autorisés, chauffeurs de grue et de chaloupe, facteurs, receveurs et chefs de train stagiaires.	2 à 5
Chefs manœuvres, piroguiers, grueurs, commis, pointeurs, magasiniers, aides-dessinateurs, calqueurs, aides-comptables.	2 à 4
Chef d'équipe de la voie, chef manœuvre exploitation, pointeurs du wharf.	2 à 6
Mécaniciens de machines de manœuvres, de grues et de chaloupe.	4 à 7

¹ JOT du 1^{er} septembre 1924, pp. 334-337.

² JOT du 1^{er} septembre 1924, articles 11, 15 et 16, pp. 334-337.

Mécaniciens conducteurs de draine	4 à 8
Ouvriers (maçons, charpentiers, peintres, mouleurs, fondeurs, forgerons etc.).	6 à 8
Comptables, dactylos, expéditionnaires, dessinateurs, facteurs receveurs, contrôleurs, chefs de trains, chefs de brigade.	5 à 10
Ouvriers spécialisés (tourneurs, ajusteurs, raboteurs, fraiseurs, chaudronniers, etc.), électroniciens.	6 à 10
Chefs maçons, chefs charpentiers.	8 à 10

Source : ANT-Lomé, 3G103, Liste de la désignation des emplois au CFT.

Classés suivant leur mérite, ces agents pouvaient bénéficier d'augmentations de salaires par tranches annuelles de 300 F. De façon générale, les salaires étaient fixés en fonction des échelons et variaient selon que l'agent soit d'une région ou d'une autre. C'est ainsi que les salaires minimum étaient fixés comme suit :

- *Pour Lomé* :
 - ouvriers manuels non spécialisés : 4 F : échelle 2 et échelon 1
 - ouvriers manuels spécialisés : 9 F : échelle 6 et échelon 1
- *Pour Aného et Kpalimé* :
 - ouvriers manuels non spécialisés : 3,5 F : échelle 1 et échelon 3
 - ouvriers manuels spécialisés : 8 F : échelle 5 et échelon 4
- *Pour le cercle du sud et la subdivision d'Atakpamé* :
 - ouvriers manuels non spécialisés : 3,25 F : échelle 1 et échelon 2
 - ouvriers manuels spécialisés : 7 F : échelle 5 et échelon 2
- *Pour le cercle du nord et la subdivision de Sokodé* :
 - ouvriers manuels non spécialisés : 3 F : échelle 1 et échelon 1
 - ouvriers manuels spécialisés : 6 F : échelle 4 et échelon 3¹.

Les spécialistes eux, étaient payés sur la grille salariale en vigueur dans le commerce.

En 1926, les précisions suivantes ont été données sur l'effectif du personnel en service au sein dudit service : 34 Européens et 1 200 indigènes dont 119 agents inscrits au cadre régulier, 456 agents et 625 manœuvres libres ou liés par contrat. Ce chiffre a évolué en dents

¹ ANT-Lomé, 3G103, tableau n°2 de rémunération des ouvriers aux CFT en 1937.

de scie pendant toute la période coloniale, alternant compression et augmentation du personnel suivant le rythme des conjonctures connues par le territoire. Les salaires n'étaient pas non plus figés ; ils étaient fonction de la classe de chaque ouvrier.

Les conditions de recrutement n'étaient pas clairement définies au départ. On sait néanmoins que les candidats ouvriers à bois ou à fer étaient soumis à un examen professionnel pratique afin de vérifier leur aptitude. Aussi, les documents officiels précisent-ils que les candidats qui avaient exercé ailleurs, notamment dans le privé (les entreprises industrielles par exemple) et qui auraient cumulé dix ans d'expérience étaient très prisés. Par arrêté n° 717 du 21 décembre 1927¹ les programmes et les modalités du concours professionnel pour les emplois de facteurs-en-chef registreur, chef de train, receveur et téléphoniste du service de l'exploitation du chemin de fer furent fixés. L'arrêté n° 615 du 22 octobre 1929² fixa l'examen des candidats à la classe de début d'un emploi supérieur du cadre local indigène du chemin de fer et du wharf. Selon cet arrêté, les candidats devaient avoir 12/20 de moyenne pour être admis, la note 6/20 étant éliminatoire.

L'équipement de travail des cheminots était ainsi décrit : ancien outillage (entendez celui de la période allemande) caractérisé par la mise en service à l'atelier d'un vieux tour à charioter remis en état ; d'un tour parallèle à fileter, charioter et surfacer commandé en 1922 ; d'une fraiseuse universelle ; construction d'un nouveau bâtiment destiné à abriter la forge et la fonderie ; la chaudière d'une locomotive mise en rebut sous l'occupation anglaise servant à une machine à vapeur très surchargée de 12 chevaux ; un marteau-pilon de 750 kg mû par la vapeur ; la presse à emboîter et un ventilateur aérant les forges et la fonderie ; deux forges ; un four à cubilot de 200 kg ; un piat ; un four potager de 80 kg ; une étuve pour séchage en construction ; un pont roulant de 9 tonnes laissé par les Allemands, réparé et remis en service au dépôt ; un service traction constitué d'un grand atelier de réparations avec fosses à laver ; en annexes, la salle des machines (deux machines : machine à glace et petit outillage) ; une scierie ; un hangar de wagonnage ; un dépôt servant d'atelier de montage et de remontage pour les locomotives en grande réparation ; le bureau du chef de service ; une salle de douche destinée aux indigènes pour leurs soins de propriété avant de sortir de l'atelier ...³.

¹ JOT du 16 novembre 1929, arrêté n° 717 du 21 décembre 1928 fixant les modalités et les programmes du concours professionnel pour les emplois de facteur-en-chef, registreur, chef de train, receveur et téléphoniste du service de l'exploitation du chemin de fer, p. 12.

² JOT du 16 novembre 1929, arrêté n° 515 du 22 octobre 1929 fixant les modalités et les programmes de l'examen des candidats à la classe de début d'un emploi supérieur du cadre local indigène du chemin de fer et du wharf, pp. 652-653.

³ Rapport annuel de la France à la SDN, année 1923, pp. 93-94.

Comme on peut le constater, l'équipement était en général vétuste, datant en majorité de la période allemande sur lequel on effectua quelques réparations. Seul le matériel roulant dont nous avons parlé à suffisance dans les chapitres précédents a été renouvelé par moment. Tout le reste ne bénéficiait que d'entretiens réguliers. En tout cas, c'est ce qui est dit dans les rapports officiels à la SDN et à l'ONU.

S'agissant de la tenue à porter au service, c'est l'arrêté du 12 septembre 1928¹ qui le précisa. Cet arrêté mit fin aux textes antérieurs relatifs aux cadres locaux indigènes des travaux publics, du chemin de fer et du wharf. Il précise que les agents du service du chemin de fer devaient porter obligatoirement un brassard au bras gauche pour les distinguer du public. Quant aux chefs de gare et chefs de stations, le brassard devait porter la mention CFT en lettre rouge sur fond noir ; ces derniers devaient également porter une casquette portant une coiffe blanche. La couleur de la mention CFT était verte pour les serre-freins. Les commis expéditionnaires au chemin de fer portaient un uniforme ayant également la mention CFT. Les ouvriers du service d'exploitation étaient tenus de porter un uniforme en toile blanche ou kaki ; la vareuse à col chevalière comportant 4 poches et une rangée de 4 boutons ronds en métal argenté portant la mention CFT. Un écusson en velours noir figé sur le revers de chaque col, la broderie CFT-passepoil aux manches sur tenue blanche et une casquette modèle gare marine avec étoile ou même écusson et broderie que sur la vareuse, distinguaient les agents des trois premières catégories des autres. Au wharf, (notamment pour les pointeurs) la tenue était identique sauf qu'en lieu et place de la mention CFT que portait la tenue des ouvriers du CFT, on inscrivait plutôt la mention wharf. Les autres ouvriers du wharf portaient simplement un brassard.

Quand bien même le port de l'uniforme était obligatoire pour les cheminots, il ne leur était pas fourni gratuitement par l'administration. Au contraire, ils devaient se le procurer eux-mêmes. Pour les aider, l'administration avait fixé une indemnité mensuelle dite d'uniforme sur leur salaire. Le montant de cette indemnité est de 15 francs et les ouvriers en bénéficiaient seulement à partir du moment où ils commencent à porter effectivement la tenue².

Les conditions de travail étaient pratiquement les mêmes que pour les travailleurs ou ouvriers d'autres secteurs d'activité : Officiellement, 7h 30 m de travail par jour³ (quand bien même les horaires de travail étaient très élastiques suivant les secteurs d'activité) ; avantages

¹ Cf. JOT du 16 septembre 1928, arrêtés n° 518 portant réglementation des uniformes des agents du service des voies et pénétration du wharf, pp. 579-580.

² Ibidem.

³ Cf. arrêté n° 54 du 5 avril 1922 fixant les horaires de Bureau, in JOT du 1^{er} mai 1922, p. 91.

sociaux, à savoir accès aux soins médicaux et d'hospitalisation, pension de retraite (bien qu'ayant connu des soubresauts), etc. ; congés de maternité¹, etc.

Parmi le personnel, certains avaient des avantages relatifs au logement. Voici ce qu'en dit Assima-Kpatcha (2004 : 240) :

« [...] la question du logement des agents de l'administration a retenu l'attention des autorités locales. Des casernes ont été construites à Lomé et à Palimé pour les manœuvres. Si la plupart des agents des cadres réguliers étaient logés par l'administration, bon nombre d'entre eux cependant, étaient désireux de se faire construire des maisons. Il avait paru opportun de les encourager dans cette voie. [...] Au service du wharf et des chemins de fer, la même année [1924], il apparaissait que les habitations des chefs de district étaient des cases en terre battue couvertes de chaume. Il était difficile de les tenir propres et les termites les attaquaient au bout de peu de temps. On avait même vu, pendant la reconstruction des ponts, des plans détruits par les termites. Les feux de brousse fréquents étaient, d'autre part, un danger permanent d'incendie. Ce mode de construction qui semblait à priori très économique, coûtait très cher. Leur durée était limitée à 6 ou 7 ans et tous les ans, il fallait renouveler la couverture en grande partie ou la refaire complètement tous les deux ans. Par ailleurs, l'influence d'un logement propre et confortable avait une répercussion certaine sur le moral et par suite la santé et le rendement. Pour ces raisons, en 1925, une maison en maçonnerie de briques de ciment avec couverture en tuiles remplacerait la case du chef du 5^{ème} district, détruite par un incendie au début de 1924. Il en était ainsi pour les autres districts par la suite. Les gares d'Atakpamé et d'Anécho allaient être surélevées d'un étage qui servait de logement aux contrôleurs de routes ».

Il semble que par la suite, la question du logement des cheminots a pris de l'ampleur, ce qui a débouché sur la construction de la "résidence" des cheminots à Lomé dans le quartier des étoiles non loin de la grande gare de Lomé. Malheureusement, malgré nos multiples recherches aux archives aucune trace de cette réalisation n'a été pour l'heure retrouvée.

Le personnel n'était pas épargné des sanctions disciplinaires. Celles-ci allaient de la mise en observation à la révocation. En cas de soudure économique, comme ce fut le cas entre 1933-1934, ou pour simple convenance de service, le cheminot pouvait être licencié après un préavis d'un mois (Péchoux, 1939 : 237). Les sanctions étaient prévues par la loi certes, les conditions dans lesquelles elles devaient être appliquées de même. Mais il semble que très

¹ Il faut préciser que ces avantages n'étaient en vigueur que pour les ouvriers spécialistes.

souvent, (et ceci de façon récurrente dans l'entre-deux-guerres, relativement moins après), les responsables administratifs des cheminots (comme ce fut d'ailleurs le cas dans d'autres services) exagéraient quant à l'application des sanctions aux ouvriers. Ceux-là profitaient de leur position pour brimer ceux-ci. Aussi, très souvent, ces derniers voyaient-ils leurs droits bafoués. Cette situation créa un mécontentement général dans le rang des ouvriers du chemin de fer au point qu'ils décidèrent d'en informer l'administrateur supérieur du territoire. Celui-ci, très attentif et relativement compréhensible, créa une atmosphère de confiance qui rassura les ouvriers dans leur processus de dénonciation des injustices dont ils étaient victimes. Ainsi, entre 1936 et 1938, plusieurs courriers furent envoyés à l'administration supérieure dans ce cadre. Nous allons présenter les faits ici à titre illustratif. Toutefois, n'ayant pas pu retrouver la trame complète des documents en question aux archives (pour raison de disparition, illisibilité, etc.) nous allons plutôt présenter les faits tels que Assima-Kpatcha (2004 :469-472) les a décrits dans sa thèse. Nous les commenterons à loisir. Le discours sera donc à bien des égards indirect (dans la citation), le récit, relativement long.

« Le 30 octobre 1936, l'administrateur supérieur du Togo fut saisi au moyen d'une lettre dans laquelle des agents se plaignaient de Bonnard, chef d'exploitation, qui aurait cinq hommes de main (les mouchards) dans le service, ces derniers désignant leur collègue à sa vindicte. Il bloquerait les avancements de ses agents et ce, depuis 1934. À l'époque, il aurait été épinglé par le journal Courrier du Golfe. En outre, il se livrerait à toutes sortes de malversations et faisait disparaître les archives pour ne pas laisser des traces. C'était quand il travaillait à Blitta. En résumé, les agents demandèrent le remplacement de Bonnard et de Lugan du wharf qui serait de la même trempe que lui. Ils réclamaient aussi son remplacement par Boury ou un autre chef d'exploitation ; en plus, la cessation des mutations intempestives des chefs de gare ; l'implication de l'administrateur supérieur lui-même dans les avancements et un châtement approprié contre les cinq mouchards de Bonnard. [...] ». Il semble qu'aucune suite ne fut donnée à ce courrier. Cela ne découragea pas pour autant les auteurs.

« [...] Le 4 janvier 1937, le gouverneur Montagné fut encore saisi au moyen d'une lettre écrite par les agents de la traction du service du chemin de fer. Cette fois-ci, la plainte était dirigée contre un certain Nouvel qui maltraiterait et traiterait les agents comme des bêtes de somme. Il blâmerait trop souvent, infligerait régulièrement les suspensions de soldes pour toute la journée au moindre retard, etc. Pire, Nouvel n'aurait pas assuré le retour de la dépouille d'un agent, mécanicien, décédé dans l'exercice de sa profession et aurait menti à la famille du défunt que le rapatriement était en cours alors que la victime était déjà enterrée à

Blitta, le lieu du décès. Lorsqu'un membre de la famille avait voulu aller voir le tombeau du défunt, Nouvel ne lui délivra qu'un permis de circulation qui l'amena de Lomé à Atakpamé. Ce dernier dû faire le reste du trajet jusqu'à Blitta à pied. Ensuite, il injurierait trop souvent ses agents : "nègre pourri, cochon, ...". Les agents conclurent la lettre en ces termes : "/.../ Nouvel /.../ est un négrophobe notoire" ». Cette lettre n'a pas laissé l'administrateur supérieur indifférent. Il donna son avis.

En effet, « *en bas du document, le gouverneur Montagné avait écrit : "Très urgent. Je prie M. de Saint Alary de faire une enquête d'urgence. Des noms sont cités. Il est facile de savoir la vérité. Je désire la connaître. Je demande à être éclairé totalement. Montagné, 4-1-37" ».*

Comme si cela ne suffisait pas, les ouvriers revinrent à la charge contre le même individu, cette fois par l'intermédiaire du président d'une certaine Association dénommée Association professionnelle des fonctionnaires et agents indigènes du Togo. Une forme de syndicalisme ? On y reviendra.

« *Un autre point de mécontentement fut celui des salaires dans lequel Nouvel (désormais au poste de chef du service du matériel et de la traction) fut impliqué. En effet, le 27 avril 1937, les agents journaliers du service du matériel et de la traction du CFT, adressèrent une lettre à l'administrateur supérieur du Togo en lui expliquant qu'en mars, les bruits avaient couru que les augmentations de salaire de ces agents seraient annulées. Mais il n'en fut rien. Le problème était qu'elles n'étaient pas à la hauteur des espérances. Ils expliquaient qu'au début de la crise, ils [les salaires] furent victimes de diminutions que ne comblaient pas ces augmentations. En plus, ils contestaient les taux journaliers qui leur étaient appliqués et se situaient entre 0 frc 30 et 1 frc 50. En outre, les jours de fête ou de maladie étaient déduits de ces salaires. Ils soulignèrent à la fin qu'ils étaient contraints de faire cette démarche à cause de la cherté de la vie.*

Donnant des explications sur ces revendications, au commissaire de la république, Nouvel écrivit que pour la fête de 1^{er} mai, ces agents étaient allés le voir pour solliciter le paiement de ce jour férié. Mais il ne donna aucune réponse précise, promettant de transmettre la demande à l'autorité supérieure. Selon ses enquêtes, certains services administratifs du territoire payeraient les jours fériés et les dimanches à leurs agents. Il conclut que si les renseignements dont il disposait étaient exacts, ils justifieraient à ses yeux les réclamations du personnel de la traction car des agents soumis au même régime devaient bénéficier, dans tous les cas, d'un traitement identique. Il trouvait anormal de rétribuer des agents journaliers

pendant les journées de repos. Pour lui, il n'y avait qu'un seul cas où cette rémunération était légitime (à l'exclusion des congés payés qui n'étaient pas étendus au Togo) : c'était lorsque l'inactivité de l'agent était consécutive à un accident de travail. Assez sagement, il suggéra qu'on évite des sujets de mécontentement qui ne seraient pas dépourvus de justification.

Le délégué du chef des services du chemin de fer trouva aussi équitable d'étendre le paiement des jours fériés et les dimanches aux journaliers de son service, si cela se faisait ailleurs. Il adressa à son tour une demande en ce sens au commissaire de la république dans laquelle il disait :

« Je reconnais que les augmentations qui ont été dernièrement accordées à l'ensemble du personnel du chemin de fer et du wharf sont faibles par rapport à la hausse croissante du prix de la vie, et je ne puis dans les circonstances actuelles qu'examiner favorablement la demande que vous avez bien voulu me transmettre. Je dois cependant vous signaler qu'il ne me paraît pas possible d'étudier à nouveau un réajustement des salaires des agents d'un service sans craindre qu'aussitôt les agents des autres services demandent que la même mesure leur soit appliquée''¹ ».

Dans sa lettre que nous avons pu retrouver aux archives, ce délégué a proposé pour l'ensemble des agents du CFT et du wharf une grille d'augmentation de salaires. Cela requit favorablement l'attention du chef du bureau des finances qui, après étude, y donna son accord. Malheureusement, le gouverneur de la république s'y opposa et rien ne fut ainsi fait pour les ouvriers. Face à cette situation, les cheminots ne baissèrent pas les bras ; ils continuèrent plus belle leurs actions et revendications toujours par le truchement des lettres pour lesquelles ils ont opté.

« Le 20 octobre 1938, une lettre fut envoyée à Nouvel au sujet du chef chaudronnier Watteau pour dévoiler et exposer ses méfaits, par les ouvriers de la section chaudronnière du CFT. Il était très sévère et incompetent dans le service. La preuve en était qu'il blessait les ouvriers avec son maniement maladroit des outils. Il épierait les ouvriers afin de les surprendre à la moindre faute et de les punir avec l'extrême rigueur. Ils auraient déjà envoyé une lettre dont ils n'auraient eu de suite. En plus, ils auraient fait la remarque verbalement à Watteau lui-même, mais celui-ci n'en aurait accordé aucune importance et se serait durci un peu plus dans sa conduite. Ils demandaient le remplacement de ce chef. Nouvel s'expliqua. Il affirma que les accidents occasionnés par Watteau étaient à ranger dans la catégorie de ceux

¹ ANT-Lomé, 3G103, rapport du 10 mai 1937 du délégué du chef du CFT et du wharf à M. l'administrateur des colonies au sujet de la demande de crédits supplémentaires.

imprévisibles et avaient été occasionnés au cours des travaux où deux agents travaillaient en commun, par la fausse manœuvre. Il estima que cette réclamation visait à provoquer le remplacement de Watteau. Bref, il le défendit niant tous les sévices que les agents lui attribuaient ».

Il est révélateur de constater, à la lumière de ces courriers, un fait : c'est que le malaise était réel au CFT. Devant cette situation, les cheminots ont usé de leur "liberté d'expression" (même s'ils en ont payé les pots cassés) pour dénoncer ce malaise. Par ailleurs, la lettre datée du 27 avril 1937, on l'a souligné, est signée du président d'une certaine association professionnelle. C'est dire que les travailleurs togolais, comme d'ailleurs ceux des autres colonies françaises on su mettre à profit le décret du 11 mars 1937 autorisant les syndicats et les associations professionnelles, comme l'a si bien montré I. Thioub (1994 : 438), pour revendiquer leurs droits. Toutefois, ce qui est déplorable dans cette histoire c'est que malgré la bonne volonté du gouverneur de la république à prêter oreille attentive aux doléances des ouvriers et à diligenter des enquêtes, aucune suite favorable n'a été, somme toute donnée à ces doléances, l'administrateur supérieur se laissant très souvent convaincre par les propos malicieux des responsables de service dont les actions suscitaient le mécontentement de leurs agents. Aurait-il pu mieux faire ? Si oui, est-il si facile de désavouer son collaborateur devant les ouvriers ? N'est-ce pas remettre en cause ses propres choix ? De notre point de vue, même si l'administrateur supérieur trouva fondées les accusations et revendications de ces agents, il ne pouvait pas si facilement leur faire justice au risque de créer des précédents fâcheux pour l'administration dans son ensemble.

Le parcours professionnel du cheminot fut donc parsemé d'embûches, allant des accidents de travail à la stagnation des salaires, passant par des brimades ou sévices corporels dont abusait son chef. Mais, face à cette situation, le cheminot ne s'est pas comporté en victime résignée. Au contraire, il mit sa moyenne instruction à contribution pour écrire des lettres (très souvent dans un français approximatif) pour dénoncer les abus dont il était victime. Sans avoir donné lieu à des manifestations semblables à celles des cheminots du Dakar-Niger décrites par Sembene Ousmane (1979) dans *Les bouts de bois de Dieu*, les actions des cheminots togolais dénotent néanmoins d'une prise de conscience d'une frange de la population préfigurant les luttes politiques ultérieures.

Le témoignage d'un cheminot de l'époque, celui d'Etienne Dekpo, apportera certainement un éclairage sur certains aspects jusqu'ici non abordés dans notre argumentaire. Nous n'allons pas livrer *in extenso* le témoignage de ce personnage. Par souci de concision,

nous allons plutôt le commenter, tout en indiquant au lecteur qu'il peut, au besoin, trouver le récit dans son intégralité dans l'ouvrage de Marguerat et Pélési (1992 : 83-92).

Né à Glidji en 1911 où il fréquenta l'école de la mission catholique de 1923 à 1928, Etienne Dekpo avait pour patron le Père Pilophie, curé de la paroisse de ladite localité. Ce dernier, voulant faire d'Etienne un moniteur, décida de l'envoyer à l'école normale du Saint-Esprit de Togoville créée en 1927. Il s'y rendit mais y passa un temps très court. Le 29 octobre 1930, il revint à Lomé pour apprendre un métier. Il apprit le métier de tourneur, de raboteur et de fraiseur auprès de son grand frère Robert Kpadé, alors maître ajusteur au chemin de fer, l'un des meilleurs centres de formation à l'époque. Il était possible d'y apprendre un métier, l'accès n'étant possible qu'à l'issue de la réussite à un concours organisé à cet effet, pendant environ 4 ans, affirme Etienne, formation dont la fin était généralement sanctionnée par la délivrance d'une attestation de fin d'apprentissage.

Dekpo y accéda donc après avoir réussi au concours. Il était promotionnaire de 14 jeunes gens dont plusieurs malheureusement, n'ont pas pu achever la formation à cause de la soudure économique inhérente à la crise économique des années trente. Ces jeunes démissionnaires ont émigré vers le Cameroun notamment pour des questions de survie affirme Dekpo. En fin de compte, ils ne furent que trois à pouvoir finir la formation.

Après la formation, il fut engagé par le service des chemins de fer. Il travaillait dans un atelier situé dans la section du matériel de traction. Dans cet atelier, ils avaient pour mission de fabriquer les pièces de locomotives. Il précise : « *quand on vous présente le modèle, vous le reproduisez. S'il est en acier, vous fabriquez. S'il est en bronze, on sort du magasin du bronze bruit, et vous moulez votre pièce...* ». Les locomotives étaient de cinq ordres, à savoir : les machines de 13 tonnes, la machine de 15 tonnes, les machines anglaises, les *Mikado* et les *Oresten-et-Kopel*, les machines allemandes. Il soutient que le parc des wagons contenait en grand nombre ceux datant de l'époque coloniale allemande. S'agissant de sa rémunération, il dit qu'il ne touchait que 62 francs par mois. Parmi les cheminots, surtout dans les rangs de ceux qui avaient exercé sous les Allemands, observe Etienne, s'est développé un fort sentiment germanophile. Ces gens ne jurèrent que par les Allemands, ayant la forte conviction qu'ils allaient revenir au Togo. Il dit en avoir connu beaucoup de ces germanophiles, dont un de ses patrons Athanase Messan, qui n'hésitaient pas à parler, aux heures creuses, des bienfaits des Allemands.

L'informateur dit être resté aux chemins de fer jusqu'à sa retraite et honoré par un certificat mettant en exergue sa compétence et son dévouement à la cause du service.

De ce long récit que nous avons essayé de résumer au mieux possible, se dégagent quelques éléments d'analyse. En effet, l'auteur dit avoir accédé au service du chemin de fer sur concours, ce que confirment les arrêtés de 1928 et suivants précités. Par ailleurs, il dit avoir travaillé aux côtés des anciens employés de la période allemande ce qui confirme le fait que les Français ont reconduit pas mal d'ouvriers de la période allemande dans leur fonction, certains s'étant vu confier des responsabilités, sans doute à cause de leur expérience. C'est le cas du "patron Athanase Messan" dont parle l'informateur. Aussi, le nombre relativement important de matériel roulant datant de la période allemande dont Etienne fait-il état dans son récit, confirme l'argument déjà avancé, selon lequel au chemin de fer, l'équipement était dans l'ensemble vétuste car datant de la période coloniale allemande.

Un point est cependant sujet à caution, c'est le salaire mensuel de Dekpo. En réalité, de par sa formation, il serait, comme on l'a vu (cf. tableau n° 53), du groupe des ouvriers spécialisés, constitués de tourneurs, ajusteurs, raboteurs, fraiseurs, chaudronniers, etc. Cette catégorie d'ouvriers est dans la fourchette de l'échelle 6 à 10. Le salaire mensuel minimum de cette catégorie de travailleurs est au-delà de 125 F par mois (Péchoux, 1939 : 326). Pour Dekpo, il se pourrait que la parole ait trahi la pensée ou alors, que les chercheurs n'aient pas bien transcrit le témoignage de l'informateur, ce qui n'est pas exclu. Il se pourrait aussi qu'entre temps, d'autres réglementations soient entrées en vigueur dont traces n'a pas été trouvées aux archives.

De toute façon, le témoignage d'Etienne Dekpo est très illustratif de la vie professionnelle d'un cheminot pendant la période coloniale. Son récit complète, tant soit peu, les informations fournies par les documents officiels sur cette catégorie socioprofessionnelle. Ce paragraphe aurait pu être plus intéressant s'il était meublé de témoignages de cheminots de la période postcoloniale. Mais comme nous l'avons souligné, en l'état actuel de la recherche ce n'est pas possible de les avoir. Toutefois les recherches sont en cours pour y parvenir.

Une autre catégorie socioprofessionnelle relative aux exigences de la mobilité est les conducteurs d'automobiles. Quelques parcours seront passés en revue pour permettre d'en saisir la trame.

3.2. Parcours socioprofessionnels d'automobilistes

Contrairement à l'organisation et à la rigueur en vigueur au chemin de fer, on assiste, dans le secteur des transports routiers, à une certaine liberté dans l'exercice de la profession. Il

existe deux branches : la branche des transports routiers publics et celle des transports routiers privés. Pendant la période coloniale française, on l'a vu, le service de transport administratif et la STAO avaient en charge le transport public. Après leur échec, certaines maisons de commerce, par concession, assuraient le transport pour le compte de l'administration. De façon générale, il n'a pas existé, pendant la période coloniale (et ce jusqu'en 1969, date de création du service des transports routiers), un service de transport routier public en tant que tel au Togo. En revanche, on dénombre pas mal de transporteurs privés, qu'ils soient pour le compte d'une société de commerce ou des particuliers. À titre illustratif, entre 1924 et 1927, il fut dénombré 279 chauffeurs autochtones employés dans les maisons de commerce et 25 dans les sociétés privées agricoles et industrielles (Schürkens, 1992 : 233), sans compter ceux qui exerçaient pour leur propre compte. C'est dire que la profession d'automobiliste, moins contraignante, a connu un essor relatif au Togo pendant la période coloniale et après.

À travers des témoignages recueillis çà et là, nous nous proposons de mettre au jour les réalités relatives à l'exercice de cette profession au Togo pendant la période concernée.

Émile Kotokoli Tété, né à Bè-Hedjé à Lomé, a appris à conduire auprès d'un certain Carti, conducteur d'un véhicule de transport en commun de marque Ford. Comme les apprentis chauffeurs d'aujourd'hui, il voyageait partout avec son patron. C'est avec le véhicule de son patron qu'il passa son permis de conduire au sujet duquel il raconte :

« L'époque où j'ai passé mon permis de conduire, c'étaient des blancs qui nous faisaient passer notre examen, à l'emplacement de l'actuel Monument aux Morts, au niveau du petit marché, notre Assivimé. Nous étions douze personnes, et j'ai été le premier des trois candidats admis ce jour-là. [...] On avait commencé à faire passer l'examen de permis de conduire bien avant nous. Moi, j'avais le n° 80 sur mon permis : il y avait donc déjà 79 personnes qui l'avaient passé avec succès avant moi ».

Il se souvient des prédécesseurs dont quelques noms lui sont restés à l'esprit, entre autres, Dossou Massiguédé (qui serait le doyen des chauffeurs togolais), Kalatchi, Kokossou, Woussikpè, Modenou, Afawoubo. Pour être déclaré admis :

« Il fallait contourner une clôture, puis effectuer une marche arrière huit fois autour de la clôture. Si vous n'avez rien décroché, alors vous étiez admis... Il n'y avait pas d'épreuve de code en ce temps-là. On préférait voir si réellement, le conducteur était habile à conduire, puisque quand on allait à l'examen, on amenait son propre véhicule ; ou alors, au moins, il y avait un véhicule qu'on devait conduire devant l'examineur. [...] si un conducteur arrivait à

faire la marche arrière huit fois sans rien heurter, vous devez savoir qu'en marche avant, il était déjà habile. Pour la marche avant, on n'y donnait pas d'importance : on comptait sur la marche arrière ».

Tété affirme avoir obtenu son permis en 1927 à l'âge de 24 ans. Il précise : *« En ce temps-là, à l'âge de 24 ans, avec un permis de conduire, on vous accueillait un peu partout à bras ouverts, parce que vous saviez conduire ! Avec votre nom là-dessus, vous étiez embauché tout de suite par des maisons de commerce, ou alors par des particuliers pour le transport ».* Tété fit alors ses premières années d'expérience dans une maison de commerce de la place, l'UAC ancienne Swazy. Il raconte :

« En partant d'ici [Lomé], on nous chargeait des produits en provenance d'Europe (des pagnes, du tabac, diverses denrées) pour aller à Kpalimé, à Atakpamé, à Sokodé, jusqu'au-delà... Au retour, nous chargions du café, du cacao et du karité, un peu partout pour l'exportation. [...] Dans ces temps anciens, il n'y avait pas de routes bitumées, mais des routes boueuses, avec des barrages un peu partout : quand il pleuvait, il y avait des "barrières de pluie", où nous dormions pendant les heures des pluies parce qu'il y avait des contrôleurs qui y veillaient».

Ces barrières avaient cours jusqu'au début des années soixante dont la plus connue est celle de Sokodé. Elles étaient destinées à protéger les routes en terre durant la pluie au risque de voir défoncer le faible revêtement latéritique par les camions.

Peu de temps après, Tété démissionna de l'UAC pour rejoindre les rangs de conducteurs particuliers. Il explique :

« Après dix ans à l'UAC [probablement en 1937], j'avais constaté que je ne gagnais pas assez ; alors j'ai préféré rejoindre les particuliers. Alors là, on m'a remis un camion de transport en commun, avec lequel je transportais des clients, des passagers, qui allaient animer les marchés. Ainsi, j'étais mieux rémunéré que dans le commerce ». Pendant la période de la seconde guerre mondiale, les activités étant au ralenti, Tété a dû émigrer. Il précise : *« Le travail ne marchait plus ! Il n'y avait plus de passagers, plus rien ... Alors, finalement, j'ai été obligé d'abandonner le véhicule pour me rendre en Gold Coast ».*

À la fin de la guerre, il revint au Togo pour continuer son métier. Somme toute, Tété servit comme conducteur d'automobile de 1927 à 1987, soit 60 ans au volant à Lomé et sur toutes les routes du Togo (Marguerat et Pélési, 1996 : 31-34).

Justement au sujet de l'épreuve de marche arrière à l'examen pour l'obtention du permis de conduire, M. Dogbey qui a obtenu son permis de conduire vingt ans après Tété, soit dans les années 1947-1948 apporte cette précision :

« Une fois que j'avais pu monter en marche arrière la colline, je me sentais capable de conduire les véhicules un peu partout au Togo. Vous voyez, si je n'avais pas été habile, je n'aurais pas pu franchir cet obstacle : j'allais tomber dans un ravin. Car, vous le savez, il y avait de grands trous à gauche et à droite de la route (c'étaient les anciennes carrières de fabrication de briques). Donc, si vous dérapiez un peu, vous tombiez dans le ravin... Avant de passer l'examen, il fallait charger le véhicule avec des marchandises pour voir si, réellement, vous pouviez conduire ce type de véhicule. C'est ce que j'ai fait. J'ai réussi, et j'ai été embauché à la UAC... » (Marguerat et Pélié, 1996 : 35).

Le témoignage de Tété recoupe à bien des égards celui de Sébastien Donso Tagba. Né en 1934, à Tchitchao, dans la région de la Kara, cet ancien chauffeur se confie :

« J'ai appris mon métier au garage central. Mon patron était un ancien combattant, rentré au Togo après sa retraite et engagé au garage central, où il m'a pris comme apprenti chauffeur jusqu'en 1949. Au début de septembre 1949, j'ai été engagé comme chauffeur au service de l'agriculture. J'ai fait à l'agriculture de 1949 à 1952 ; ensuite je suis allé à l'Assemblée nationale de 1952 à 1958. En 1963, je suis revenu au garage central ».

S'agissant de son admission à l'épreuve de permis de conduire et des temps forts ayant marqué son parcours, Tagba déclare :

« [...], on était au nombre de trente candidats, et on a reçu seulement trois personnes. Car, en ce temps-là, passer le permis de conduire n'était pas chose facile. C'était dur : ce n'est pas comme maintenant ! Avant, pour conduire, vous deviez passer premièrement le code. C'est-à-dire vous deviez tout d'abord dépanner la voiture avant d'aller à la conduite, puis vous revenez passer le code sur la table ; vous repassez à la conduite encore, et puis, après, on vous pose des questions : vous devez expliquer les panneaux (car chaque panneau a son rôle). Vous devez tout expliquer : comment les panneaux travaillent... ». [...] En ce moment-là les chauffeurs ne voulaient pas travailler dans l'administration : ils voulaient travailler seulement dans le commerce parce que, en ce temps-là, les commerces étaient plus florissants que maintenant. Il y en avait beaucoup qui ne voulaient pas travailler dans l'administration. [...] Ceux qui travaillaient avant nous étaient au moins dix personnes, et nous qui étions venus après, nous étions huit.

[...] En ce moment-là, quand j'étais avec le monsieur de l'agriculture, on voyageait partout : on allait à Dapaong, Bassar, Kara, ... jusqu'à Ouaga, Bobo-Dioulasso (au Burkina-Faso), au nord du Bénin, tout ça... On passait partout ! [...] En ce temps-là, il n'y avait aucune route qui était bonne. Si vous n'aviez pas le cœur dur, vous ne pouviez pas conduire : il y avait trop d'escaliers. Au moment des pluies, il y avait la boue. Ça glissait ! Si vous ne tenez pas bien le volant, vous risquez de rentrer dans la brousse. [...] Maintenant tous les chauffeurs sont bien... Je vois certains chauffeurs qui, si c'était comme avant, n'auraient pas pu conduire pour aller vers le Nord, parce que ce n'était pas amusant à ce moment-là ! La route était très dangereuse...

[...] Avant, trouver un réparateur pour vous dépanner le véhicule, c'était rare ! Il fallait qu'on téléphone au garage central pour que le mécanicien vienne vous dépanner en route, parce qu'à ce moment-là, il n'y avait pas de mécaniciens, sauf aux TP de Sokodé, Atakpamé et Mango. [...] Si vous avez une panne et que vous trouvez une occasion (voiture), elle va aller signaler que vous êtes en panne ici. Alors on vient vous dépanner... [...] En ce temps-là, pour trouver du secours, un camion de secours, et qu'on vienne vous dépanner, c'était rare ! Il y avait des véhicules, mais il n'y avait pas assez de chauffeurs... » (Marguerat et Péléi, 1993 : 115-120).

À présent, le témoignage de Claude Lestrade, un fils d'administrateur colonial qui vécut au Togo de 1936 à 1938, puis en 1949. Il témoigne de ce qu'il connaît du métier de transporteur au Togo, un regard extérieur qui mérite d'être connu. Il raconte :

« [...] Quant aux véritables camions "indigènes" (c'est-à-dire possédés ou gérés par des autochtones), ils constituaient un défi permanent aux lois de l'équilibre et de la sécurité. Je suis porté à croire en l'efficacité totale des gris-gris et des divinités protectrices du panthéon togolais. Sinon, au bout de quelques kilomètres, ces surréalistes véhicules auraient tous finis prématurément leur carrière les roues en l'air, sur le bord de la route. Chargés uniquement en fonction de l'espace, sans tenir compte du poids, ils ressemblaient à des montagnes ambulantes, hétéroclites amas d'hommes, de femmes, de poulets, de porcs, de cabris, de fruits, de légumes, de valises, de ballots, de cuvettes, recouvrant presque entièrement la cabine, le capot et la caisse arrière. Les passagers étaient juchés tant bien que mal au sommet de l'ensemble. Quand le camion passait sous un arbre, ils devaient s'aplatir à la hâte sous peine d'être frappés par les branchages, ou d'y restés accrochés. Les chauffeurs avaient souvent une conception très personnelle du code de la route, mais possédaient, en revanche, le génie du

bricolage et pouvaient traiter les pannes les plus mystérieuses d'une façon plus mystérieuse encore » (Martet et al., 1995 : 162-163).

Bien que dominé par des termes pittoresques et des expressions un peu exagérées, ce récit a l'avantage de présenter, à bien des égards, les réalités du transport en commun. Un des points sur lequel l'informateur a mis l'accent est la surcharge. Cette pratique est très fréquente sur les routes togolaises, surtout dans la région des Plateaux où une voiture de 5 places peut transporter, sans tenir compte du poids des marchandises et bagages encastrés dans le capot, 10 passagers, dont 4 partagent souvent les deux sièges de devant. Dans ces conditions, aucune mesure de sécurité n'est garantie, ni pour les passagers, ni pour les marchandises, le chauffeur très coincé, ayant à peine la maîtrise du volant. Interrogés, les chauffeurs ont l'habitude de justifier cette pratique en arguant que c'est la seule façon pour eux de "boucher les trous" que ne cessent "de creuser" dans leur revenu, les forces de l'ordre réparties en surnombre sur les routes et qui ne cessent de les rançonner. C'est une autre histoire. Trouvant donc légitime cette pratique, les chauffeurs ne l'évoquent même pas comme danger relatif à l'exercice de leur profession, d'où la nécessité d'un regard extérieur pour le dire. À en croire la police de la route, l'une des causes fréquentes des accidents de la route au Togo demeure la surcharge.

Pendant la période coloniale, il arrivait que des voitures soient victimes des accidents de circulation. Toutefois, ces accidents ne survenaient pas uniquement aux Togolais. Quelquefois, les administrateurs en étaient eux aussi victimes. C'est ce que raconte C. Lestrade en ces termes :

« Quelques temps avant notre arrivée au Togo, le lieutenant Massu, à ce qu'il m'a raconté par la suite, avait déconseillé la construction d'un pont à un certain endroit de la grande rivière Kara, mais l'on ne tint pas compte de sa mise en garde. Quand mon père entra en fonction, le pont était terminé. Il tint quelques temps puis fut détruit par une tornade. Dans l'obscurité nocturne, le chauffeur de l'administrateur Bérard ne vit pas à temps la coupure, et la Renault tomba dans l'eau boueuse. L'administrateur et son chauffeur échappèrent de justesse à la noyade. [...] Les habitants d'un village voisin étaient venus aider à repêcher la voiture. Les tirages sur papiers montrent l'impressionnant spectacle de centaines d'hommes nus s'affairant autour du véhicule, qu'ils réussissent, d'ailleurs, à mettre au sec. Après avoir été nettoyée et réparée, la Renault fonctionna à nouveau aussi bien qu'avant l'accident » (Martet et al., 1995 : 156-157).

Au-delà de la description de l'accident qu'a eu l'administrateur Bérard, ce récit montre également les aléas du pont sur la rivière Kara au nord Togo.

Plus proche de nous, des anciens chauffeurs togolais ont accepté de partager leur expérience. Essowanava Tchabana, né en 1954, raconte :

« J'ai commencé mon apprentissage en 1970. Après 9 ans c'est-à-dire en 1979 j'ai obtenu mon permis de conduire. En fait, dans les conditions normales, ne passaient le permis dans le temps que ceux qui avaient maîtrisé la conduite et le code de la route. Toutefois, il faut également avoir rempli les conditions d'âge, c'est-à-dire, avoir obtenu au moins 25 ans pour être autorisé à passer l'examen. Celui-ci comportait deux volets : un volet conduite et un volet code de la route. Il fallait absolument passer avec succès les deux tests pour être déclaré admis. Dans le cas où vous réussissez dans une seule épreuve, vous reconstituez le dossier pour repasser l'année suivante la seconde épreuve. Vous le faites ainsi jusqu'à être déclaré admis dans les deux tests. Les frais de dossiers n'étaient pas aussi exorbitants comme c'est le cas aujourd'hui. Avec un montant de 5000 F CFA, vous êtes sûr de couvrir toute les dépenses. S'agissant de l'épreuve de conduite, on mesurait la maîtrise du volant de l'impétrant en lui demandant de conduire à travers des piquets plantés sur le lieu de l'examen. Les postulants aux poids lourds devaient obligatoirement subir un test de vision.

Pour ce qui concerne les contrôles routiers, ils en existaient. On vérifiait l'état des pneus, des phares, de la boîte à pharmacie, des clignotants, du frein à main, etc... Si le contrôle révèle que tu es à jour, on te laissait partir, dans le cas contraire tu tombais sous le coup de la verbalisation, dont le montant s'élevait à 500 F CFA.

Les surcharges étaient tout de même amendables selon la réglementation ; on prenait au chauffeur 500 F CFA par passager supplémentaire transporté. Ce qui est bien à l'époque, c'est que la loi était bien appliquée ; il n'y avait pas de "deux poids deux mesures". De plus, il n'y avait pas non plus de corruption. Bref, les contrôleurs routiers n'étaient pas corruptibles, comme c'est le cas aujourd'hui...

Il me souvient que la plupart des routes n'étaient pas goudronnées. Mais ce qui était intéressant, c'est que lorsqu'on goudronnait un itinéraire, sa durée de vie était relativement longue, par rapport à ce que nous vivons aujourd'hui où le bitume fait à peine 1 an avant d'être délabré.

À l'époque, la faille d'Alédjo était en sens unique. Ainsi, pour éviter des accidents - qui d'ailleurs, n'étaient pas aussi abondants qu'aujourd'hui -, on se servait d'un "bâton-témoin". On laissait passer d'abord les véhicules qui arrivaient de Kara. Lorsque le dernier véhicule passait, le chauffeur remettait le "bâton-témoin" au premier chauffeur venant du

sens inverse, pour lui signifier que c'est son tour de passer, ainsi de suite... Par contre, sur le tronçon Atakpamé-Badou, (où la voie était particulièrement accidentée, empêchant des croisements de véhicules), les passages étaient plutôt planifiés. Ainsi, pendant les matinées seules les véhicules en provenance d'Atakpamé étaient autorisés à circuler en direction de Badou. Les après-midis, ceux en provenance de Badou étaient autorisés à se rendre à Atakpamé.

À Sokodé et à Kétao, il existait en saison pluvieuse les fameuses "barrières" dont les garants étaient les cantonniers. À ces barrières, il arrivait aux chauffeurs de passer plusieurs jours. Par exemple, il n'était pas rare de réaliser le parcours Atakpamé-Kara en 3 ou 4 jours en période de pluie (à cause des barrières) alors qu'en temps normal, on mettrait moins d'une demi-journée »¹.

Alassane Mamam, né en 1944 se veut plus précis sur les itinéraires et les tarifs afférents. Il raconte :

« Mon apprentissage a duré pendant trois ans, notamment de 1962 à 1964, année de l'obtention de mon permis de conduire. À mon temps, il y avait des chauffeurs spécialisés pour la desserte de certains itinéraires ; comme le chemin de fer avait pour terminus Blitta, on s'y rendait pour chercher les passagers qui allaient à telle ou telle destination du nord. Les principaux itinéraires étaient : Blitta-Sokodé ; Blitta-Kara ; Kara-Kétao ; Kara-Dapaong.

À l'époque, les tarifs de transport étaient modiques. À titre d'exemple, on payait 1500 F pour Lomé-Sokodé, 250 F CFA pour Blitta- Sokodé, 250 F CFA pour Sokodé-Kara, etc. ...

La modicité des tarifs était fonction du coût du carburant qui n'était pas du tout cher. Il coûtait 700f CFA pour une quantité de 20 litres,² vers le milieu des années 1960. Les types de voitures utilisées à l'époque étaient les Peugeot Bâché 404, 403 et 204 ; les Ford Ten's (encore appelés poids lourds), les Amis 8, etc. vers les années 1980, le Mitsubishi japonais faisait également partie des véhicules affectés au transport en commun.

Le métier de transporteur a beaucoup profité aux chauffeurs. Certains en ont fait fortune. Celle-ci s'est traduit par la construction, par ces automobilistes, des maisons en dur, de l'achat de plusieurs véhicules confiés à d'autres chauffeurs engagés sur contrat.

¹ Entretien du 9 février 2009 à la gare routière de Kara.

² Soit 35 F CFA le litre, ce qui semble, par rapport aux informations précitées dans le chapitre 4, à notre avis, ne pas refléter la réalité.

Le métier de transporteur n'est pas comme la fonction publique où on peut être admis à la retraite. À 65 ans aujourd'hui, je peux toujours me mettre au volant et faire parcourir mes anciens itinéraires comme je le faisais quand j'étais encore plus jeune.

Le parcours d'Ami Batako semble plus mouvementé et rempli de rebondissements. Il relate son parcours en ces termes :

« Je suis né le 24 septembre 1957 à Ezimé. Actuellement, je suis directeur du complexe scolaire et de l'auto-école John Kennedy. Mais j'ai été conducteur d'automobile pendant plusieurs années.

Mon choix pour ce métier relève d'abord de la passion. En effet, quand j'étais encore sur les bancs (c'est-à-dire quand je fréquentais l'école) à Atakpamé où j'ai suivi mes cours élémentaires, j'avais beaucoup d'admiration pour les transporteurs en général. Ainsi, lorsque j'arrêtais mes études, je n'ai pas hésité à opter pour la conduite.

Lorsque j'obtins mon permis de conduire, j'ai été engagé comme chauffeur dans les années 1980 Roc Hôtel à Atakpamé. Je n'y ai pas duré avant de trouver mieux ailleurs. En effet, en 1985, j'ai été engagé à Hotchif pour la construction du Barrage de Nangbéto. Après cela, j'ai servi en tant que chauffeur dans la société internationale SOCODEVI. À partir de 1997, j'ai opté pour le transport en commun, sur l'itinéraire Sokodé-Lomé, ce n'est qu'après que j'ai institué l'auto-école et le complexe scolaire. Mon parcours socio- professionnel n'a donc pas été que linéaire.

À l'époque, lorsque nous conduisions, les véhicules n'étaient pas nombreux. La plupart des chauffeurs étaient des hommes âgés expérimentés et pleins de courage. Ils n'étaient pas excités et ne s'adonnaient pas non plus aux excitants comme nous le voyons malheureusement aujourd'hui. En conséquence, il y avait moins d'accident qu'aujourd'hui »¹.

Ce récit, quand bien même évasif sur plusieurs points, montre la capacité de reconversion du métier de conducteur à celui de moniteur d'auto-école et de fondateur d'un complexe scolaire. C'est la preuve que certains chauffeurs -même s'ils sont rares- sont parvenus à faire des économies sur leur salaire pour investir, par la suite dans d'autres secteurs d'activités en vue d'assurer leur survie, après avoir abandonné le volant.

Dans la foulée du recueil de témoignages, EL Hadj Mamam Yaminou de la ville de Sokodé a accepté de partager son expérience. Son récit n'est pas moins révélateur :

¹ Entretien du 6 février 2009, à Sokodé.

« Moi, El hadj Maman Yaminou, je suis né en 1936 à Sokodé. Je suis ancien chauffeur et aujourd'hui, je suis le secrétaire de l'Union nationale des transporteurs du Togo, chapitre de Sokodé.

Vous savez, j'ai opté pour le métier de chauffeur par passion. En effet, avant de prendre cette décision, j'allais fréquemment au Ghana. C'est lors de mes voyages au Ghana que, impressionné par l'organisation et le développement des transports routiers que je me suis résolu à apprendre ce métier.

Mon apprentissage prenait fin vers la fin des années 1950. C'est concrètement à partir de l'année 1958 que j'ai commencé à exercer mon métier. Je n'avais pas d'itinéraires favoris. Je desservais toutes les villes du Togo, du sud au nord, je desservais même le Bénin dont le système des transports n'était pas bien développé à l'époque. Du côté ouest, je desservais également le Ghana, notamment Accra. De Cotonou à Accra passant par Lomé, nous transportions aussi bien les passagers que les marchandises.

Vous savez, à l'époque, beaucoup de marchandises rencontrées sur les marchés de Lomé avaient pour provenance le Ghana. De même, certaines céréales produites au Togo à l'instar du maïs étaient exportées vers le Ghana. Ainsi, à l'aller comme au retour, on ne manquait pas de marchandises à transporter. C'est d'ailleurs à l'itinéraire Togo-Ghana, qui rapportait pas mal de bénéfices, que beaucoup se sont intéressés au métier de chauffeur ici à Sokodé. C'est cet intérêt manifesté à la profession qui a fait de Sokodé, comme vous-même vous le savez, la capitale des transporteurs et chauffeurs du Togo.

Des devanciers, on en a connu. Les premiers à s'initier au métier sont entre autres, Achille Hounges, originaire du Bénin et employé à l'époque à la SGGG, Komlan Hadji, originaire d'Atakpamé¹. Grâce à ces deux illustres devanciers, déjà dans les années 1940, on peut parler des transporteurs comme catégorie socio-professionnelle à Sokodé.

Que puis-je vous dire encore ? En conclusion, je puis dire que grâce au transport automobile, beaucoup ont connu l'importance du commerce extérieur. Depuis lors, ils vivent relativement bien ici »².

Les parcours des uns et des autres sont révélateurs de biens d'informations que les documents consultés dans le cadre du présent travail n'ont pas toujours su ressortir. Le fait que

¹ Dans son étude intitulée *Travailleurs et entrepreneurs Tem du Secteur des transports au Togo au XX^e siècle*, F. Samari Asouma a fait référence à ces noms.

² Entretien du 8 février 2009, à la gare routière de Sokodé.

les informations se recourent est une preuve qu'elles sont proches de la réalité. Être automobiliste ou transporteur au Togo, c'est donc se mettre au service du public, conduire des gens dont on se sent relativement responsable, transporter des marchandises vers les points de vente, notamment les marchés, pour que le paysan le plus pauvre de l'intérieur puisse parvenir à s'approvisionner en biens de consommation. Cependant, très souvent, ces chauffeurs, n'étant pas propriétaires des véhicules qu'ils conduisent, ont une rémunération dérisoire. Selon F. Samari Assouma (2007 : 23), auparavant (surtout dans les années 1950) le salaire moyen d'un chauffeur était de l'ordre de 3 000 F CFA mensuel. Aujourd'hui, il a largement évolué pour atteindre 15 à 20 000 F CFA sans compter les « à côté »¹. Dans ces conditions, les propriétaires de voitures (entrepreneurs, selon la terminologie de Samari Assouma) ont toujours été bénéficiaires, laissant dans la débrouillardise leurs employés qui sont les chauffeurs. Malgré tout, certains anciens chauffeurs ont avoué avoir mené une vie heureuse puisqu'ils sont arrivés à fonder un foyer et assurer leur survie. C'est le cas entre autres de S. Ouro-Sama² qui dit avoir mené une vie paisible grâce à sa profession de conducteur d'automobile.

Au terme de ce chapitre, il convient de revenir sur les principales orientations de l'analyse. D'abord, l'existence des voies de communication au Togo a favorisé la circulation des biens et des personnes. Cette mobilité a occasionné un certain développement socioéconomique, notamment le relatif développement de la production, la structuration des circuits commerciaux à l'intérieur du pays, etc. Par ailleurs, le déplacement des hommes a favorisé un certain brassage ethnique au Togo, quand bien même celui-ci ne se fait pas sans heurts.

Pour assurer la circulation des personnes et des biens, des moyens modernes de transport, notamment l'automobile et le train sont nécessaires. Par ces moyens de transport, on assiste à l'émergence des automobilistes et des cheminots. À travers les témoignages recueillis auprès de ces travailleurs, on s'aperçoit qu'il s'agit d'une catégorie socioprofessionnelle pleine d'expériences qu'on a généralement tendance à ignorer.

La mobilité, ce n'est donc pas seulement les routes et les chemins de fer, les automobiles et les locomotives, mais aussi des produits, des réseaux commerciaux, des clients et des revendeurs, des passagers, bref les flux migratoires et même des conducteurs d'automobile voire des cheminots.

¹ Il faut cependant nuancer cette information. Car, de nos jours, il n'y a pas de salaire standard pour les chauffeurs. Tout est fonction du type de transport pour lequel le chauffeur est engagé.

² S. Ouro-Sama, actuel secrétaire de l'USYNDICTO-Sokodé. Entretien du 06/02/09 à Sokodé.

En guise de conclusion à cette troisième partie, on peut dire que les plans quinquennaux de développement économique et social, bien qu'ayant connu somme toute un échec non seulement au Togo mais dans presque tous les pays d'Afrique noire, ont contribué à améliorer le réseau des voies de communication togolais. L'apport des structures de promotion agricole aux côtés des pouvoirs publics a permis de mettre en place tout un réseau de pistes rurales donnant l'accès du monde rural sur les voies secondaires.

Dès lors, la circulation des biens s'est relativement intensifiée, la mobilité des populations, accrue. Le flux migratoire s'oriente davantage désormais non seulement vers les villes, mais aussi et surtout vers les milieux ruraux, notamment les zones à économie de plantation de la région des Plateaux. Cette mobilité accrue des personnes n'est pas sans conséquences pour l'ensemble de la société togolaise. Celles-ci se sont traduites par de profondes mutations sociales caractérisées par la consécration de l'essor des produits d'exportation ayant pour corollaire la relative destructuration du monde rural, la montée de nouvelles valeurs et couches sociales dans les milieux urbains et l'émergence des mouvements de contestation de l'ordre politique qui s'origine dans l'entre-deux-guerres et dont les principaux acteurs étaient issus de la diaspora togolaise, notamment celle abritée par le Ghana voisin.

En définitive, ce qu'il convient de retenir dans ces mouvements de population au Togo, c'est le fait qu'ils contribuent à l'émergence d'un certain brassage ethnique. Ce dernier est en passe des tensions sociales certes, mais il faut reconnaître que même les États modernes les plus soudés aujourd'hui sur le plan intérieur sont tous passés par là. Il ne s'agit donc pour nous que de soubresauts vers la mise en place de l'unité nationale, rôle qu'on a tant pensé pouvoir faire jouer à la route nord-sud.

CONCLUSION GÉNÉRALE

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

Au terme de cette thèse, il convient d'en rappeler les principales orientations et de tirer les conclusions qui s'imposent. En effet, il est couramment admis qu'aucun peuple n'est statique et que l'homme est par excellence un être de mouvement. Les droits au travail, au logement, à l'éducation, aux loisirs, à la famille passent ainsi par une sorte de droit "générique" qui commande tous les autres : le droit au mouvement, faisait observer l'Institut pour la ville en mouvement (Urry, 2005 : 5).

Au Togo, les mouvements des hommes et la circulation des biens sont antérieurs à la colonisation. La mosaïque de peuples qui vivaient dans cet espace géographique, en majorité des immigrants, se déplaçaient au rythme des réseaux anciens du commerce interafricain. Ceux-ci, vers la côte, longeaient les voies d'eau. Ils constituaient également des relais pour ces dernières en direction de l'arrière-pays. Sur ces sentiers, circulaient hommes et bêtes de somme, avec marchandises destinées soit aux échanges, soit aux ménages. Aussi, les populations à la base étaient-elles ouvertes au monde extérieur grâce aux pistes caravanières desservant le territoire, surtout dans sa partie septentrionale. Les plus importantes d'entre elles notamment, les routes de la cola et la route du sel, ont structuré l'espace togolais en permettant la mobilité des peuples. Le pays tem, le pays anoufo... au nord, les localités comme Atakpamé, Sagada entre autres au sud doivent leur organisation et même leur dynamique socio-économique de l'époque précoloniale aux activités nées de ces réseaux commerciaux relativement denses. L'avènement de la colonisation à partir de 1884 allait modifier cette logique ancienne de mobilité.

Suite à la signature du traité de juillet 1884, les Allemands s'évertuèrent à étendre le protectorat du Togo et à le faire reconnaître sur le plan international. Commencée sur la côte, l'extension s'est poursuivie vers l'arrière-pays. Les populations de l'intérieur n'ont pas toujours réservé un accueil cordial au colonisateur. Très souvent, le contact a dégénéré en conflits armés (c'est le cas des Tové, des Konkomba, entre autres). Ainsi, pour soumettre ces peuples à l'ordre nouveau (colonial), le colonisateur a recouru aux moyens militaires. Cette méthode de soumission est connue sous le paradoxal vocable de "pacification". Celle-ci, ne prend relativement fin qu'au début des années 1900. Pendant cette période, les structures administratives furent pratiquement mises en place. Ce n'est qu'alors que l'administration allemande aborda la question de la mise en valeur, avec pour corollaire, la construction des infrastructures et équipements indispensables. C'est dans ce contexte que des chantiers de routes et chemin de fer furent ouverts, initiative qui à terme, contribua à la restructuration du Togo de fond en comble. La construction de ces infrastructures de transport nécessita la main-

d'œuvre locale. Pour cela, on fit descendre les populations du nord Togo au sud. Celles-ci y travaillèrent dans des conditions extrêmement difficiles. Mais, pour le colonisateur, c'est le résultat qui importait. Ce dernier était relativement bon : un réseau ferré constitué de trois lignes principales dont Lomé, compte tenu de sa position stratégique, est le nœud gordien ; un réseau routier pour le moins sans plateforme définitive, surtout qu'il n'y avait pas d'automobiles pour y rouler. Les Allemands avaient l'intention de renforcer le réseau des voies de communication au Togo. Mais, ils n'eurent pas le temps de passer à l'acte lorsque survint la première guerre mondiale qui tourna en leur défaveur. Ils quittèrent ainsi le Togo laissant entre les mains des franco-britanniques, le *Togoland*. Après une période de cogestion allant de 1914 à 1920, le Togo allemand allait faire l'objet d'un partage définitif, accordant à la France, environ 70 % du territoire, le reste confié à la Grande Bretagne.

À partir de 1920, et ce, en attendant la confirmation officielle du mandat par la SDN, la France entreprit un programme de mise en valeur pour le Togo, accordant la priorité aux infrastructures de transport. Le gouverneur Bonnacarrère joua un rôle important dans la réalisation de ce programme. L'accent était alors mis sur le développement du réseau routier sans pour autant négliger le réseau ferroviaire. La conception de l'administration mandataire en matière routière a été exposée par le commissaire de la République dans des instructions en date du 30 juin 1931. Ces instructions étaient destinées à faire le point des travaux accomplis et à exposer un nouveau programme. Le principe suivi est que la route dans un pays en formation tel que le Togo doit être un adjuvant du réseau ferré. En toute logique, l'effort principal doit porter sur des tracés perpendiculaires au rail, sans toutefois que les tracés parallèles au rail dont l'utilité reste entière soient par ce motif négligés. À la veille de la seconde guerre mondiale, le réseau routier du territoire comprenait :

- Une route nord-sud de Lomé à Mango, véritable épine dorsale du pays sur laquelle viennent se greffer de nombreuses routes en rocades destinées à amener le fret au chemin de fer.
- Deux routes en principe fermées aux transports routiers lourds : Lomé-Kpalimé, 119 km, et Lomé-Aného-frontière du Dahomey, 50 km.

L'ensemble du réseau routier fut classé en trois catégories. La première composée de routes inter-coloniales, praticables en toutes saisons, reliant les principaux chefs-lieux de cercles entre eux et aux colonies voisines, comprenait environ 1 200 km de voies élargies à 7 et 8 m, dotées d'ouvrages définitifs. Viennent ensuite les routes coloniales : 1 000 km environ, reliant les principaux centres entre eux. Larges de 5 à 6 m, dotées d'ouvrages définitifs, elles

jouent généralement le rôle d'axes secondaires débouchant sur les routes principales et les voies ferrées. Dans la troisième catégorie, sont classées les routes d'intérêt local, larges de 4 à 5 m. Certaines d'entre elles ne sont pas praticables durant la saison des pluies et les moins importantes n'ont que des ouvrages provisoires. Concernant l'usage de ce réseau routier togolais en qualité de voie publique, c'est le décret du 16 juin 1935 qui le réglementa. Celui-ci n'est qu'une reproduction *mutatis mutandis* des dispositions en vigueur en AOF en la matière (Péchoux, 1939 : 163-164).

S'agissant du réseau ferroviaire, des efforts ont été successivement réalisés, soit à des fins d'entretien, soit en constructions nouvelles, ou en achat de matériel. On peut évaluer les dépenses effectuées à ces divers titres à plus de 18 millions pour la période de 1920 à 1930 : 15 gares, 18 pavillons, 4 magasins, plus de 10 ponts, plusieurs quais de rechargement, ont été construits, 15 locomotives et nombreux wagons sont venus compléter le matériel roulant (Péchoux, 1939 : 157). La réalisation la plus importante dans le domaine ferroviaire à l'époque fut le prolongement du chemin de fer central à partir d'Atakpamé. Commencés fin 1929, les travaux ont été effectivement terminés en 1933 et la mise en service s'est effectuée au fur et à mesure de l'achèvement des diverses sections Atakpamé-Anié, Anié-Akaba, Akaba-Pagala et Pagala-Blitta. La crise économique survenue, devait en effet contraindre l'administration mandataire à arrêter provisoirement les travaux à ce dernier point qui d'ailleurs, demeura jusqu'à aujourd'hui le terminus de la voie ferrée en direction du nord Togo. La nouvelle ligne, longue de 112 km, comporte de nombreux ouvrages d'art dont un pont métallique de 54 mètres d'une seule portée sur la rivière Anié.

La réalisation de ces travaux a été possible grâce à la main-d'œuvre locale composée majoritairement des populations kabiyè-nawdéba. Les conditions dans lesquelles ces travaux se déroulaient, alliant conditions sanitaires déplorables à la mauvaise alimentation sur les chantiers, occasionnèrent soit des hécatombes, soit des exodes vers d'autres colonies. Dénonçant à Genève, en 1930, le travail forcé, Léon Jouhaux déclarait : « *Le travail forcé peut avoir des conséquences pires que l'esclavage, parce que les propriétaires d'esclaves avaient intérêt à conserver leur cheptel humain, alors que les exploitants du travail forcé n'ont cure d'une main-d'œuvre dont ils peuvent combler les vides* » (Guillaume, 1999 : 233) ; car, effectivement, « quand un Sara meurt, un Sara le remplace »¹ (Barou, 2000 : 53).

¹ Dans le cadre de la construction du chemin de fer du Congo-Océan, Albert Londres, cité par Jaques Barou (op. cit.) note que les contremaîtres tapaient à coup de chicotte sur le dos des manœuvre, qui à leur tour tapaient sur les roches à coup de masse comme dans une sinistre mécanique. Les manœuvres d'ethnies sara, poursuit-il, appréciés dans ce type de travail en raison de leur force physique, étaient devenus le symbole de ces travailleurs

Réalisées donc à peu de frais (surtout les routes), généralement par une main d'œuvre locale levée sous forme de réquisition de travail forcé ou bien de prestation (d'Almeida-Topor, 1999 : 71), ces infrastructures ont laissé de mauvais souvenirs au sein de certaines familles dont les membres sont morts par suite d'accident de travail ou contraints à l'exil à cause des travaux pénibles. Partout, les populations se rappellent encore des déplacements qu'ils durent effectuer loin de chez eux pour construire un pont ou un tronçon de route ; tels les ressortissants de Mango et de Dapaong qui parcoururent près de 100 km pour participer à la construction du pont sur l'Oti, les populations kabiyè et nawdéba, transportées jusque dans les régions de Bafilo et Bassar pour construire des routes. Elles se rappellent des réquisitions et du portage des vivres pour nourrir les prestataires (Barandao, 1987 : 246). La plupart des temps, l'administration exerçait des pressions sur les chefs de village qui étaient tenus de faire participer leurs populations aux travaux de construction et d'entretien des voies de communication. Ces dernières, participèrent souvent à contre cœur aux travaux organisés par l'administration coloniale¹.

À la fin du mandat français sur le Togo, l'impact de cette politique acharnée de mise en place des infrastructures de transport terrestres sur la mobilité était évident. Dans un premier temps, dans la phase de construction des dites infrastructures, les manœuvres nordistes convoyés au sud ont eu le temps de découvrir les populations de cette région, les ont côtoyées et ont pu découvrir les possibilités d'emploi qui y existaient. Certains se sont installés définitivement et y ont fait souche, d'autres, quand bien même repartis au nord, ne tardèrent pas à revenir pendant des périodes conjoncturelles, notamment pendant la période de la crise économique pour y chercher du travail rémunérateur. C'est le début d'un aller-retour permanent entre le nord et le sud. Déjà à cette phase, l'objectif de l'administration était en partie atteint ; car, réussir à réorienter le flux migratoire des peuples de l'espace togolais jadis intégrés dans les circuits du commerce interafricain de direction est-ouest et vice versa était pour elle une gageure. Dans un second temps, à la phase d'utilisation des voies de communication, les principaux chefs-lieux de circonscriptions de l'hinterland étant desservis,

dépersonnalisés et interchangeable. 'Sara a gwé ! Sara a gwa !' (dès qu'un Sara meurt, un Sara le remplace) était le mot d'ordre des contremaîtres sur le chantier, témoignant d'une conception pour le moins sommaire en matière de gestion de main-d'œuvre. À partir de ces réalités, l'auteur conclut que quand le chemin de fer arrive à Pointe Noire, il aura coûté 18 000 cadavres, soit 36 par kilomètre.

¹ Parlant de la réaction des populations à la construction de la route Langabou-Pagala, S. Simtokena (1997 : 96) citant un rapport de 1930 du commandant du cercle d'Atakpamé, note : « Nous avons rencontré un peu d'hésitation et de tiédeur, malgré les raisons exposées à la population du pays, dans la construction de la route de Langabou-Pagala. Quelques villages, avec l'assentiment plus ou moins voulu du chef de canton Gnakouafre, n'ont donné leur concours qu'avec une nonchalance et une insuffisance remarquables. J'ai pris les dispositions utiles pour ramener les choses à leur point exact et tout va bien maintenant ».

fonctionnaires et commis de l'administration, commerçants et gérants des maisons de commerce généralement originaires du sud, pouvaient alors, pour des raisons professionnelles, se rendre dans la partie septentrionale du territoire.

Cependant, l'objectif principal de l'administration étant de veiller à l'essor de l'économie de traite, elle prit une autre initiative qui ne contribua pas moins à la mobilité. Il s'agit de l'opération "colonisation des terres neuves du centre-Togo". Par cette opération, des milliers de Togolais de la région septentrionale ont été déplacés (de façon paternaliste au départ, spontané par la suite) vers la région comprise entre Sokodé et Notsè. L'objectif, on l'a vu, était à la fois de mettre en valeur cette zone qualifiée de vide d'homme et de trouver la main-d'œuvre nécessaire au prolongement du rail central. À terme, l'initiative porta son fruit¹. Selon le commandant de cercle d'Atakpamé, Laurent Péchoux, « de Pagala à Palakoko, la vallée de l'Anié formait un champ de culture ininterrompu ». La mise en valeur des terres du centre-Togo contribua sans doute à l'accroissement des rendements notamment du coton. La zone mise en valeur fournissait la quasi-totalité de la production du cercle d'Atakpamé. Il en était de même pour les produits vivriers. Il en résulta, observe Barandao (op. cit.), une transformation économique de la région qui devint un relais, un grenier entre le nord et le sud. Des transactions importantes s'y effectuaient soit vers les marchés locaux de la région, soit vers la côte (Tsévié, Lomé), soit vers les zones cacaoyères du Togo français et de la Gold Coast ; par exemple, le riz était exporté vers Badou, Lomé et la Gold Coast, le sorgho vers Atakpamé où il était fort estimé pour la bière de mil et les ignames vers Badou surtout pendant la période de la traite du cacao. L'augmentation de la production favorisa le renforcement des exportations. Les trains desservaient le wharf avec les produits du terroir à l'aller. Au retour, ils revenaient chargés des produits manufacturés en provenance des métropoles européennes. Il se développa alors un marché intérieur dont les principaux acteurs étaient, d'une part, les agents des maisons de commerce implantées à l'intérieur avec leurs groupes d'intermédiaires, d'autre part, les femmes et la population togolaise en général. Le marché d'Anié est un exemple vivant de cette structuration économique de l'espace à l'intérieur du Togo.

¹ Comme le faisait observer un rapport de 1930, « L'influence de la deuxième section Anié-Blitta sur le développement commercial du réseau et sur la vie économique générale du territoire a été remarquable. Avant la construction de la ligne, la région entre la route d'Atakpamé et Sokodé était pour ainsi dire désertique. À peine trouvait-on épars sur cette vaste étendue de brousse arbustive quelques rares campements de cultures occupés par les habitants du canton d'Atakpamé et du Kpéssi ». Cf. ANT-Lomé, CFT et wharf, dossier 3G12-bis, op. cit.

Il faut cependant mentionner que malgré ces résultats on ne peut plus encourager, les colons avaient du mal à se laisser imprégner de la culture du milieu d'accueil¹.

L'émigration dirigée ayant donné lieu à un relatif enrichissement des colons qui retournaient au village à intervalles réguliers, eut plus tard pour conséquence, la généralisation des mouvements de population, cette-fois spontanés, dans la région, dans le cercle de Sokodé notamment. C'est ce que note le rapport annuel du cercle de Sokodé de 1932 : « *Les Cabrais et les Losso émigraient sans cesse sur la rive gauche de la Kara et constituaient des groupements spontanés dans la région² de Bassar, Kabou et Bandjéli* »³. La mission d'inspection Cazaux estima que cette émigration avait drainé 4 919 Kabiye et Nawdéba dans la subdivision de Sokodé et 3 546 dans celle de Bassar répartis sur 60 villages⁴.

L'introduction des moyens modernes de transport, le train et l'automobile notamment, (même si cela n'entraîna pas la disparition du portage humain), la circulation à l'intérieur du territoire suivant la direction nord-sud à la faveur des voies de communication, les résultats des migrations dirigées, voilà autant d'éléments qui ont contribué à briser les dynamiques anciennes de mobilité au Togo sous mandat de la France et à y favoriser l'émergence de nouvelles dynamiques de mobilité. Cette situation eut pour conséquence, le détournement, au lendemain de la seconde guerre mondiale, du flux commercial en faveur du sud du territoire, étant donné que le nord était le plus desservi en matière de voies de communication pendant la période mandataire.

En effet, déjà à la Conférence de Brazzaville en 1944, certaines recommandations avaient été faites afférentes aux questions économiques dans les colonies⁵. C'est de là qu'est lancée l'idée de réorganiser le secteur des transports dans les colonies afin de soutenir la production pour mieux supporter l'économie de la métropole meurtrie par la guerre. Ces recommandations furent formalisées par l'institution du FIDES en avril 1946. Il fut alors lancé

¹ C'est ce que mentionnait un rapport de 1929 : « *Les émigrants, bien que se rendant facilement et spontanément dans les nouveaux villages, ne se mêlaient pas facilement quant aux mœurs, aux coutumes et commandements à leurs nouveaux voisins. Ils restèrent au contraire fortement attachés à leurs chefs primitifs et à leur pays d'origine* ». Cf. rapport annuel à la SDN, 1929, op. cit. Par ailleurs, la même constatation est faite à Wahala, considéré comme village pénitentiaire créé par les Allemands, devenu en quelque sorte un village de colonisation. Selon nos informateurs, notamment K. Tengue (80 ans, entretien du 17/06/06 à Wahala) et Mablé Amouzou (76 ans, entretien du 17/06/06 à Wahala), il y a un problème de brassage qui se pose aujourd'hui à Wahala. Ce problème est accentué par celui de la chefferie.

² Selon K. Barandao (1987 : 513), il s'agit d'une région comprise entre les rivières Kaoua et Nianpé qui étaient revendiquées de longues dates par les ressortissants kabiye et nawdéba de Djamdè, Sara-Kawa, Tchitchao et Pessidè qui y avaient installé des fermes.

³ Rapport annuel de la France à la SDN, 1932, p. 62.

⁴ Rapport annuel de la France à la SDN, 1937, p. 109.

⁵ Lire Ministère des colonies, *La Conférence africaine française de Brazzaville, 30 janvier 1944 – 8 février 1944*, Paris, 1945, p. 50.

un programme de développement économique et social dans lequel les infrastructures de transport avaient retenu plus d'attention.

À travers les plans du FIDES, le réseau des voies de communication togolais a connu une relative modernisation. On assista aux premières initiatives de bitumage du réseau routier. Bref, on s'évertua à entretenir le réseau existant sans ouvrir de nouveaux chantiers d'envergure. Cela eut pour conséquences le fait que certaines zones qui n'étaient pas desservies avant le déclenchement de la guerre ne le furent pas non plus dans le cadre du FIDES. C'est l'exemple de la région de l'Est-Mono qui, faute de moyens adéquats de transport, avait des difficultés à écouler ses produits, notamment le coton. Beaucoup d'efforts furent cependant concentrés sur la construction et la réparation d'ouvrages d'art à l'échelle du territoire. Cette fois, les abus du travail forcé ayant entraîné sa suppression, on ne recourut plus à ce type de travail pour la réalisation de ces travaux¹. Ceux-ci furent réalisés essentiellement par des machines, les populations n'intervenant au niveau des circonscriptions que pour l'entretien des voies. Parallèlement, les achats d'automobile qui, on l'a vu, ont été particulièrement inexistant pendant la guerre², ont considérablement crû pendant la période tutélaire. Dans le secteur ferroviaire, des efforts furent réalisés pour sauver un secteur en difficulté d'exploitation. Ainsi, il fut procédé à la diésélisation des locomotives, au renouvellement du parc matériel roulant, à la révision des tarifs. Cependant, ces efforts ne réussirent pas à ramener au rail son ancienne clientèle désormais captivée par la percée du transport automobile.

Par ailleurs, la colonisation dirigée commencée dans les années 1920, se poursuivit. Elle s'orienta alors vers la région de l'Est-Mono, où les riches terres à culture étaient sous exploitées. Cette opération qui ne s'est plus limitée aux seuls Kabiyè-Nawdéba, mais à tous ceux qui voulaient y aller connut moins de succès que la précédente. Cependant, elle entraîna deux conséquences majeures. La première est le renforcement de la mobilité spontanée ; à partir de ce moment, on assiste peu à peu à la densification des migrations agricoles non seulement vers les anciennes zones de colonisation, mais aussi et surtout vers les zones à économie de plantation, notamment dans l'Akposso, le Klouto, etc. Cornevin (1969 : 299) note qu'au Litimé (Akposso-ouest), existait à l'époque une importante immigration d'originaires du sud qui se sont fixés dans cette région, précisément dans les fermes situées dans la partie septentrionale de la région, pour bénéficier de l'exploitation des cultures d'exportation.

¹ Déjà en 1930, les abus du travail forcé avaient entraîné sa condamnation par le Bureau international du travail. Alors, on déclara que loin de constituer un apprentissage utile (argument avancé par les colonisateurs), la pratique du travail forcé rendait odieux à l'indigène toute tâche proposée par l'Européen (Guillaume, 1999 : 233). En 1946, une loi dénommée la loi Houphouët Boigny fut votée, annulant officiellement le travail forcé dans les colonies françaises.

² Selon les sources officielles, aucune automobile ne fut importée au Togo pendant la période de la guerre.

L'intérêt de plus en plus manifeste pour les produits d'exportation doublé de la relative modernisation de l'agriculture¹ pendant la période de tutelle n'a pas manqué de porter son fruit. D'une part, c'est pendant cette période que les tonnages optimums des produits du cru furent exportés. D'autre part, les cultures de plantation ont été très profitables pour les planteurs de la région des Plateaux au point que cette région est devenue la première région économique du Togo au lendemain de la seconde guerre mondiale. Pour s'en convaincre, voici le témoignage entre autres, du planteur Ekuédealu Assaga² :

« La colonisation a introduit les cultures de café et de ricin. Le caféier est venu du Dahomey sous les Français. Ces cultures étaient obligatoires (création forcée de pépinières de caféiers Niaouli et Arabica), en cas de non entretien de ces plantations, on assistait à des arrestations et emprisonnement des propriétaires de ces plantations. Au début, il n'y avait pas de bénéfice tiré par les planteurs, puisque l'administrateur colonial n'avait pas fait comprendre aux planteurs que c'était dans leur intérêt, mais il les contraignait seulement à faire les travaux. Pour certains, c'était une autre forme de travaux forcés. Mais les planteurs laborieux ont pu profiter. Ils ont pu satisfaire leurs besoins : achat de pagnes, financement de l'éducation de leurs enfants et construction de maisons modernes ».

Ce témoignage confirme si bien le point de vue de Simon-Pierre Ekanza (2006 : 609) lorsqu'il fait observer au sujet de l'économie de traite que :

« [...] Les Européens choisissaient les cultures qui devaient être produites ; là où ces produits existaient déjà, ils exigeaient un accroissement de la production ; là où ces produits étaient inconnus, ils les imposaient aux agriculteurs grâce au système des cultures obligatoires ou, très simplement, par le biais de l'impôt qui forçait le producteur à entrer dans le circuit de l'économie de traite ».

Il va donc sans dire que la principale caractéristique de la mobilité pendant la période de tutelle est le renforcement de la circulation des biens (par le développement de l'économie

¹ Il faut cependant mettre du bémol à ce qu'il est convenu d'appeler modernisation de l'agriculture. Bien sûr, des efforts ont été faits dans ce sens au lendemain de la seconde guerre mondiale. Mais il ne faut de même pas surestimer cette action ; car, des auteurs (Guillaume, op. cit., notamment) ont souligné le sous équipement technique dans le secteur agricole dans les territoires coloniaux en général. En 1946 par exemple, M. J. F. Tchicaya déclarait à l'Assemblée nationale française, en parlant de l'AEF : « J'ai vu ces champs de coton qui s'étendent à perte de vue et pour lesquels la seule préparation du sol exige des centaines de milliers de journées de travail, qu'on économiserait tous les ans en mettant à la disposition des autochtones des tracteurs et autres moyens mécaniques. Mais partout on préfère voir « suer le nègre » ; les bois du Gabon sont roulés à la force du poignet sur des kilomètres, les arachides et le mil sont encore cultivés avec des dabs. Au lieu de libérer l'homme, on l'a singulièrement asservi ; au lieu de l'éduquer, on l'a profondément abruti ; au lieu de l'enrichir, on l'a soigneusement appauvri » (in Guillaume, 1999 : 237). Ce cri n'est pas tombé dans de sourdes oreilles.

² Agriculteur, né en 1936. Entretien réalisé à Kessibo en avril 2001, dans le cadre de la rédaction du volume II de l'*Histoire des Togolais* ; Il est cité par E. Assima-Kpatcha et al. (2005b : 454).

de traite), d'une part, et des migrations agricoles, d'autre part. Cette situation ne changea pratiquement pas au lendemain immédiat de l'indépendance, en dépit du fait que pendant cette période (1960-1966) aucune politique majeure ne fut initiée en faveur des infrastructures de transport terrestres. Ainsi, au regard de ce qui précède et, considérant que le réseau des voies de communication ne s'est pas densifié, alors nous sommes amené à conclure que pendant la période comprise entre 1946 et 1966, le nouveau type de mobilité qui a émergé pendant la période mandataire s'est d'abord renforcé (entre 1946 et 1958) et, a connu un stasisme par la suite (entre 1958 et 1966). C'est à partir de 1966 que le contexte va changer.

C'est la période qui voit le démarrage des plans quinquennaux de développement économique et social. En effet, au lendemain des indépendances, la majeure partie des États postcoloniaux étaient convaincus que sans l'indépendance économique, la souveraineté politique ne leur servirait à rien. C'est ce qui les amena à initier des programmes de développement. Au Togo, les plans quinquennaux mirent l'accent sur la production. Dans cette perspective, les pouvoirs publics mirent sur pied un cadre technique favorable au développement agricole. Parallèlement, des programmes de remise en ordre des voies de communication furent lancés. Dans le secteur routier, le bitumage commencé dans les années 1950 fut poursuivi. Vers la fin des années 1970, le bitumage de l'axe nord-sud fut terminé. Ce dernier devait jouer un rôle important dans l'entreprise de la construction de L'État-nation ; voilà pourquoi elle fut baptisée "route de l'unité nationale". Aussi, l'accent fut-il mis sur l'aménagement des pistes rurales et des axes secondaires, considérés comme indispensables à la viabilité des zones rurales de production agricole. Dans le secteur ferroviaire, la situation ne s'améliora pas. Dans un premier temps, les pouvoirs publics étaient amenés, au regard des difficultés chroniques d'exploitation, à supprimer le réseau ferroviaire. Mais certains éléments nouveaux, notamment l'exploitation du gisement de clinker de Tabligbo et du Phosphate de Hahotoe en projet ont fini par faire raviser les dirigeants. C'est d'ailleurs grâce à ce projet que la ligne de Tabligbo fut construite dans le cadre du troisième plan quinquennal. Les initiatives entreprises à partir de 1975 en vue de prolonger le chemin de fer central au nord Togo et, à partir de là, desservir les pays sahéliens, notamment la Haute-Volta, le Niger, le Mali se soldèrent par un fiasco, faute de financement. Ainsi, en dehors de la construction de la ligne de Tabligbo et de quelques petites réparations, aucun travail sérieux n'a été entrepris sur le réseau au lendemain de l'indépendance, les pouvoirs publics ayant focalisé toute leur attention sur le réseau routier.

La relative amélioration du réseau routier, fruit de l'action conjuguée de l'État, des structures de promotion agricole et des partenaires en développement a eu pour conséquence le renforcement des mouvements migratoires entre campagnes, d'une part, et entre campagnes et milieux urbains, d'autre part. Les migrations à destination des campagnes sont surtout l'œuvre des populations du nord qui, à la recherche des terres cultivables s'orientent vers la région des plateaux où la terre est réputée propice à l'agriculture. Arrivées sur les lieux, ces populations entrent en contact avec des propriétaires terriens ou de plantations avec lesquels ils signent des contrats qui leur donnent accès à la terre. Il s'ensuit un phénomène que Samir Amin (1967 : 43), se fondant sur l'exemple de la Côte d'Ivoire, décrit en ces termes : « Les populations d'origine se sont transformées en planteurs non travailleurs, le travail agricole étant fourni presque exclusivement par des ouvriers agricoles venus du Nord ». Cette situation a eu des conséquences considérables sur le monde rural. Ceux qui émigrent vers les villes y partent pour chercher du travail rémunérateur. À ce propos, S-P. Ekanza (1997 : 988) note :

« [...] La nécessité de s'acquitter de l'impôt pousse l'Africain à chercher un emploi rémunéré, souvent loin du village et de sa région d'origine. Doit aussi être évoqué le désir d'aventure, de chercher fortune ailleurs. Ces migrations, saisonnières au départ, ont eu tendance à se prolonger, puis à devenir définitives, les immigrants finissant par s'installer et à peupler les foyers d'accueil ».

Arrivés en ville, les migrants sont pour la plupart accueillis par des réseaux de solidarité qui assurent leur insertion, faisant ainsi de la ville un creuset où s'intégraient les divers éléments de la société pour donner naissance à une sorte de brassage (Ekanza, 1997 : 988). Dès leur insertion, les migrants font tout pour garder de bonnes relations avec le milieu de départ¹. À défaut d'une insertion et faute d'emploi, les migrants deviennent des cas sociaux en milieu urbain.

Mis à part la mobilité interne, il existe également la mobilité externe. Celle-ci n'est pas forcément liée aux voies de communication, même si l'amélioration des routes transversales y a contribué dans une certaine mesure. Bien sûr, pendant la période coloniale, les pressions fiscales et les réalités relatives aux prestations sur les chantiers de routes et chemins de fer ont

¹ Cette pratique est très fréquente en Afrique. J. O. Oucho (1990 : 121) note que dans toutes les parties de l'Afrique subsaharienne, plus des deux tiers des migrants urbains reviennent chez eux au moins une fois par an. Les fonds qu'ils envoient chez eux ou qu'ils apportent lors d'un court séjour sont autant de garantie pour les migrants qu'ils seront acceptés chez eux le jour où ils seront forcés de revenir ou le feront de leur plein gré. Citant l'exemple du Nigeria et du Kenya, l'auteur observe qu'environ 60 % des migrants et des chefs de famille du sud-ouest du Nigeria envoyaient de l'argent chez eux au moins une fois par an. Au Kenya, au début des années 1980, souligne l'auteur, plus de 70 % des ménages urbains envoyaient des fonds chez eux au moins une fois par an.

conduit nombre de Togolais à prendre la clé des champs, en choisissant des destinations aussi diverses que variées. Mais, pendant la période postcoloniale, les mouvements de population vers l'extérieur du Togo sont délibérés.

En définitive, il est évident que la mobilité existait bien avant la période coloniale. Mais, pendant cette période, observe J. Barou (2000 : 61) les mouvements migratoires « se faisaient plutôt sur des périodes séculaires, par la conquête de zones déjà peuplées ou par le défrichement de zones vierges, avec tous les aléas que comportent les conflits guerriers et les incidents bioclimatiques ».

L'avènement de la colonisation changea la donne. L'administration, autant pour répondre aux appétits des intérêts privés que pour créer les grandes infrastructures nécessaires au développement des régions qu'elle contrôlait, usa des moyens coercitifs comme les recrutements sous la menace et favorisa un encadrement des travailleurs de type pénitentiaire ou esclavagiste (Barou, op. cit.). Dès lors :

« Les liaisons est-ouest du commerce de l'Afrique de l'Ouest s'arrêtent brutalement, au profit des liaisons nord-sud, l'essentiel des produits de consommation courante, autrefois fournis par les pays sahéliens, arrivant désormais par les ports d'embarquement et de débarquement de l'Océan » (Ekanza, 2006 : 607).

Cette réorientation du flux migratoire à la faveur de la mise en place d'un nouveau réseau de voies de communication contribua à mettre sur pied une nouvelle dynamique de mobilité. Devant l'inertie des autorités de la post-indépendance, les migrations ont pris une tournure spontanée qui sera source de difficultés tant en termes d'accueil que d'insertion. À l'échelle internationale, la spontanéité des mouvements de population conduit à une situation anarchique qui débouche, au gré des situations, sur des expulsions massives des ressortissants de pays triés sur le volet. En vérité, l'accession à l'indépendance des anciennes colonies d'Afrique a ouvert la voie à une "libéralisation des flux" qui se fonde sur un droit et une liberté de circuler, arrachés au colonisateur (Fall, 2006 : 239).

In fine, la mobilité au Togo a conduit à deux réalités. D'une part, grâce à la circulation des biens, on assiste à l'émergence des marchés ruraux donnant naissance aux pôles économiques à l'intérieur du pays. C'est le cas, on l'a vu, d'Anié. La prospérité économique de cette agglomération induite par l'importance des activités commerciales sur son marché exerça un pouvoir d'attraction sur les populations du proche et du lointain voisinage. Gléi n'est pas moins illustratif de cette dynamique socioéconomique née des activités commerciales. C'est

également l'exemple, au sud-Togo, de Tabligbo, Aneho, Vogan, Assahoun, Notsè, Wahala, Atakpamé, etc., et au nord, de Kétau, Cinkassé, entre autres.

D'autre part, le phénomène migratoire relativement dense des milieux ruraux vers les milieux urbains participe de la récomposition de l'espace urbain. Comme le fait observer Véronique Mondou¹, le développement urbain repose aujourd'hui avant tout sur la mobilité.

« C'est en effet différents types de déplacements qui participent aux transformations urbaines. La croissance démographique est moins due aux mouvements naturels qu'aux migrations résidentielles qui assurent l'essentiel de l'expansion de la population dans les zones périphériques ».

Cette croissance de la population urbaine a conduit à des mutations identifiables. Au départ à Lomé, on l'a vu, il s'est constitué une classe sociale dite de bourgeoisie loméenne, composée des patriarches des grandes familles, à savoir Anthony, Ocloo, Tamakloe, Fumey, de Souza, Acolatsey, Olympio, etc., ainsi que les métis nés de l'union entre leurs filles et les commerçants et administrateurs étrangers. Cette bourgeoisie se distingue des autres classes par son mode de vie de type occidental : habitats à l'européenne, couverts en porcelaine, mets distingués, fromage, conserve, etc. Majoritairement chrétiens, les membres de cette classe sociale manifestent davantage leurs liens de solidarité et leur opulence à travers les cérémonies de baptême, mariage, décès, etc. (Goeh-Akué et Tcham, 2005 : 252). Peu à peu, leur mode de vie finit par s'imposer comme l'idéal-type de la modernité ou de la civilisation en milieu urbain. C'est ainsi que dans les villes de l'intérieur, à la faveur des migrations, il s'est créé un modèle urbain.

À Atakpamé par exemple, ce sont les quartiers Lom-Nava et Nyékonakpoé composés "d'étrangers" qui sont considérés comme le foyer de la modernité, mieux, du modèle urbain. À Notsè, c'est le quartier Houto en face de la gare du chemin de fer. À Kpalimé, ce sont les quartiers Lom-Nava, Atakpamékondji, etc. On peut multiplier les exemples.

Toutefois, peu à peu, grâce aux échanges entre habitants des quartiers du noyau urbain primitif et ceux des nouveaux quartiers peuplés d'"étrangers", on assiste à un certain nivellement qui finit par conduire à l'émergence de la culture urbaine. L'exemple du quartier de Bè à Lomé est assez illustratif (Goeh-Akué, 2006). Cette culture urbaine est portée par une langue dite véhiculaire, très souvent la langue parlée à Lomé, le *Guingbé*. C'est ce que souligne Aholou (op. cit) en ces termes : « À Lomé il existe une homogénéité linguistique. L'intégration sociale dans la ville de Lomé passe par la maîtrise du Mina [*Guingbé*], une sorte de sésame social qui permet de circuler dans tous les quartiers, de prendre les taxis-motos, d'acheter au

¹ Disponible sur le site <http://www-ateliers.ined.fr/archives/1998/271098.htm>, consulté le 10 juin 2008, à 20 h 05.

marché ou dans les divers commerces sans duperie, bref de pratiquer tout simplement la ville ». Cette langue qui est un facteur d'intégration en facilitant les relations et les rapports de voisinage dans les concessions de Lomé joue pratiquement le même rôle dans les grandes agglomérations de l'intérieur, notamment Sokodé, Sotouboua, Kara (en plein pays kabiyè où même un quartier est dénommé *Zongo yéyé*¹), même à Dapaong en pays moba. Grâce à cette langue véhiculaire, il se forme une certaine citoyenneté dans les milieux urbains. Dans ces mêmes milieux, il se passe une certaine socialisation²; celle-ci étant non seulement apprentissage, conditionnement et inculcation, mais aussi adaptation culturelle, intériorisation et incorporation.

La conscience d'avoir une citoyenneté urbaine amène les Togolais ressortissant du sud à investir dans le foncier dans les grands centres urbains de l'hinterland et vice-versa. Les exemples de Sokodé et Kara pour les ressortissants du sud Togo³ et Lomé ainsi que Kpalimé, pour les ressortissants du nord Togo sont très significatifs. Bien sûr, l'uniformisation culturelle dont il est question ou alors le brassage dont nous parlons à du mal à survivre aux considérations ethniques caractéristiques des périodes de troubles sociopolitiques. Toutefois, ce qui importe, c'est la dynamique qui se met en place. Celle-ci, favorisée par les mariages interethniques qui se font récurrents, est sans doute, à notre avis, un pas vers la cohésion sociale et l'unité nationale. La mobilité contribue ainsi à la disparition progressive des frontières culturelles, économiques, sociales et même des habitudes alimentaires. Dès lors, il se met en place de nouvelles identités caractérisées, entre autres, par la conscience des citoyens d'appartenir à un ensemble plus étendu que la tribu, l'ethnie ou même la région d'origine. On tend vers une situation où on ressent le Togolais peu importe où il se trouve, surtout dans les grandes agglomérations du pays. De même, par les routes internationales, on débouche peu à peu sur l'intégration des Sahéliens et des populations des pays voisins. C'est en cela, pensons-nous, que les infrastructures de transport terrestres et la mobilité à laquelle elles ont conduit sont un puissant facteur d'intégration, de socialisation conduisant à un nivellement social. À ce titre, elles ont donc joué, ici comme ailleurs, un rôle important dans le processus de construction des États-nations modernes.

¹ Littéralement, le nouveau Zongo ; Zongo étant souvent le quartier des Haoussa et des communautés apparentées.

² Selon Gilles Ferréol (cité par Aholou, 2008), la socialisation est le processus par lequel les individus apprennent les modes d'agir et de penser de leur environnement, les intériorisent en les intégrant à leur personnalité et deviennent membre de groupes où ils acquièrent un statut spécifique.

³ Les révélations de Georges Ohin alias Minamadou qui dit avoir construit une maison chez sa mère à Kara, ce qu'il n'a pas encore fait chez lui à Aného sont assez illustratives de cette situation.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

I. SOURCES

1. Sources orales

Ordre	Nom et prénoms de l'interviewé	Date de naissance	Profession	Date et lieu de l'entretien	Nature de l'information
1	ABOKI Ben	Né en 1947	Militaire admis à la retraite	À son domicile à Kara le 14/04/09	Les réalités de la mobilité
2	AGBLEZE Adzoa	Née en 1929	Cultivatrice	Agomé-Kusuntu, le 28/07/06	Les origines de Kpalimé
3	ALASSANE Mamam	Né en 1944	Chauffeur au repos	Kara, le 09/02/09	La vie d'un automobiliste
4	AMA Adoï	Né en 1952	Chauffeur au repos	Sokodé, le 8/02/09	La vie d'un automobiliste
5	AMEMATSRO Major Messan	Né en 1947	Militaire à la retraite	À son domicile à Kara, le 16/04/09,	Profession et mobilité
6	AMOUZOU Mablé	Née en 1930	Ménagère	Wahala, le 17/06/06	Mobilité et brassage ethnique
7	AYIVI Amah Louis	Né en 1958	Jardinier/potier	À son domicile à Kara le 14/04/09	Les réalités de la mobilité
8	BATAKO Ami	Né en 1957	Ancien chauffeur, Directeur de l'auto-école John Kennedy	Sokodé, le 06/02/09	La vie d'un automobiliste reconverti
9	Da SILVEIRA Kafui	Née en 1948	Commerçante	À son domicile à Kara le 14/04/09	Les réalités de la mobilité
10	EL HADJ MAMAN Yaminou	Né en 1936	Ancien chauffeur, secrétaire de l'UNATROT-Sokodé	Sokodé, le 08/02/09	La vie d'un automobiliste reconverti
11	GARBA Mamoudou	Né en 1953	Chef division entretien à la DPR	DPR-Lomé, le 21/04/05	L'entretien des pistes rurales
12	KLUTSE Boniface	Né en 1963	Chef personnel à la DTR	Direction des transports routiers-Lomé, le 25/01/05	L'organisation des transports routiers
13	LAWSON Latekoe	Né en 1938	Commerçant/photographe	À son domicile à Kara le 15/04/09	Les réalités de la mobilité
14	NAMBANG Kagnolém M'badia	Né en 1957	Chef division des études à la direction générale des transports-Lomé	Direction générale des transports, le 02/03/05	L'organisation des transports routiers

15	OHIN Georges alias Minamadou	Né en 1949	Technicien de signalisation routière	À son domicile à Agoè Minamadou le 07/04/09	Mobilité et brassage ethnique
16	OURO-BAGNA Lamine	Né en 1949	Ancien chauffeur	Sokodé, le 08/02/09	La vie d'un automobiliste
17	OURO-SAMA Seydou	Né en 1956	Secrétaire de l'USYNDICTO	Sokodé, le 06/02/09	La vie d'un automobiliste reconverti
18	TCHABANA Essowavana	Né en 1954	Chauffeur en activité	Kara, le 09/02/09	La vie d'un automobiliste
19	TENGUE Kokou	Né en 1926	Cultivateur, Doyen de famille	Wahala, le 17/06/06	Le Brassage dans un village de colonisation
20	TOGNINOU Bête	Né en 1971	Trésorier USYNDICTO, section Lomé- Notsè	Gare routière d'Agbalepédogan- Lomé, le 9/04/05	L'organisation des syndicats de transporteurs au Togo

2. Sources archivistiques (Archives Nationales du Togo-Lomé)

- *Sous-série IAPA (Affaires Politiques et Administratives)*

- Dossier 98, Atakpamé, compte-rendu de la construction de la route vers Adélé et celle de l'Akposso (1924– 1931).
- Dossier 101, Atakpamé, construction et réfection des routes. Entretien des routes, construction des ponts (1935 – 1960).
- Dossier 12, Atakpamé, le 20 mai 1931.
- Dossier 14, Atakpamé, situation politique du cercle d'Atakpamé, 1931.
- Dossier 111 FIDES- Atakpamé, 1958-1959.
- Dossier 159, Sokodé, état des routes et pistes; problèmes de circulation devis estimatif des travaux des constructions de pistes dans le pays konkomba ; crédit pour la réfection dans le cercle de Sokodé.
- Dossier 163, Sokodé, situation des véhicules en circulation (1936 – 1959).
- Dossier 150, Sokodé, état des routes et pistes et travaux à effectuer, classement des routes (1933– 1953).

- Dossier 23, Sokodé, rapport sur l'immigration dans les régions centrales du territoire, 1932.
 - Dossier 55, Sokodé, émigrations-immigrations sur le territoire togolais, 1929-1936.
 - Dossier 425, Klouto, projet de construction et d'aménagement des routes et ponts, carte routière du Togo (1923 – 1961).
 - Dossier 428, Klouto, réfection de la route Kpalimé-Dafo (1932- 1933).
- *Sous-série 2APA (Affaires Politiques et Administratives)*
 - Rapports annuels du cercle de Lomé, 1921 ; 1932-1934.
 - Rapports annuels du cercle d'Atakpamé, 1930-1933.
 - Rapports annuels du cercle de Sokodé, 1930-1933.
 - Rapports annuels du cercle de Mango, 1928-1933.
 - Rapport n° 117 du commandant de cercle de Sokodé au commissaire de la République, Sokodé, le 12/02/1935.
 - Rapport de tournée effectuée par l'administrateur supérieur du Togo dans les cercles de Lomé, Atakpamé, Sokodé et Mango. Lomé, le 21/02/1935.
 - Rapport annuel de la chambre du commerce, a/s le prix de la vie, Lomé, le 1^{er} octobre, 1934.
 - Rapport n° 1327 du commandant de cercle d'Atakpamé au commissaire de la république au sujet de la concurrence de la route au rail, Atakpamé, le 17 septembre 1933.
 - Rapport n° 117 du commandant du cercle de Sokodé à M. le commissaire de la République, Sokodé, le 12 février 1935.
 - Dossier 178, Klouto, Circulaire n° 724 du Commissaire de la république à Messieurs les chefs de service et commandants de cercle a/s des demandes de congés administratifs, Lomé, le 6 juin 1924.
 - Dossier 178, Klouto, Circulaire n° 152 du Commissaire de la république à Messieurs les chefs de service et Commandants de cercle au sujet des déplacements du personnel, Lomé, le 16 février 1925.
 - Dossier 6, Rapports des 3^{ème} et 4^{ème} trimestres 1928 du cercle d'Anécho.

- Dossier 7, Rapport du 1^{er} trimestre 1929 du cercle d'Anécho.
- Dossier 11, Rapport du 4^{ème} trimestre 1930 du cercle d'Anécho.
- Dossier 17, Rapport du 4^{ème} trimestre 1930 du cercle de Sokodé.
- Dossier 7, Rapport du 1^{er} trimestre 1929 du cercle d'Anécho.
- Dossier 7, rapport du 2^{ème} trimestre 1926 du cercle de Lomé.
- Dossier 7, Rapport du 1^{er} trimestre 1929 du cercle de Lomé.
- Dossier 6, Rapport du 2^{ème} trimestre 1929 du cercle de Lomé.
- Dossier 6, Rapport des 3^{ème} et 4^{ème} trimestres 1929 du cercle de Lomé.
- Dossier 6, Rapport du 3^{ème} trimestre 1930 du cercle de Lomé.
- Dossier 175, Télégramme-lettre n° 441 daté de Lomé, le 11 mai 1925 du Commissaire de la République par intérim aux cercles de Lomé, Anécho, Klouto, Atakpamé.
- Dossier 175, Lettre n° 1191 datée de Lomé, le 16 juillet 1927 du Commissaire de la République à Messieurs les administrateurs des colonies commandant les cercles d'Anécho, de Klouto, d'Atakpamé, de Sokodé et de Mango.
- Rapport n° 876 du commandant de cercle d'Atakpamé au commissaire de la République sur l'urbanisme dans le cercle du centre.
- Dossier 178, Klouto, Circulaire n° 2083 du Commissaire de la république R. de Guise à Messieurs les chefs de service et Commandants de cercle, Monsieur l'administrateur-maire de la commune-mixte de Lomé au sujet des déplacements du personnel, Lomé, le 5 octobre 1933.
- Lettre n° 125 du commandant de cercle de Klouto au gouverneur des colonies, commissaire de la république au Togo a/s travailleurs cabrais de la route de Dayes-Apéyéme, Klouto, le 31 janvier 1927.
- Dossier 11, Klouto, canton de Dayes Kakpa, rapports de différentes natures, 1935-1964.
- Dossier 12, Sokodé, rapport sur la tournée de M. Dassonville, adjoint au commandant du cercle de Sokodé dans la région de Fazaou, Sokodé, le 13 juin 1931.
- Dossier 63, Sokodé, Rapport du ministre Hospice Coco, a/s Mission dans les six pays du marché commun. Plan de développement Économique, étude de la CEE, 1959-1966.
- Dossier 195 Atakpamé, Administration générale, Procès verbal de la Conférence des Commandants de cercle et des chefs de circonscription tenue dans la salle des délibérations du 1^{er} Ministre, 1959.

- *Sous-série 5 APA (Affaires politiques et administratives)*
 - Dossier 25, Assemblée territoriale, Mémorandum présenté au gouvernement à l'issue des vacances parlementaires du 18 janvier au 4 mai 1964 par le député Félix Latévi Lawson.

- *Sous-série 9C : Le garage central*
 - 9C1, état du parc automobile sur le territoire togolais jusqu'au 1^{er} mars 1930.

- *Sous-série 3D : Le service d'agriculture*
 - 3D7, programme de mise en valeur : exploitation du bois ; réglementation des inspections du coton ; circulaire relative à l'introduction de la culture du coton (1924) ; rapport agricole 1926, correspondances 1924-1926).
 - 3D8, culture du coton, rapport sur l'école d'agriculture de Nuatja au temps des Allemands.
 - Dossier 3D14, effectif des moniteurs agricoles.
 - 3D53, statistiques d'exportation (1929-1930).
 - Dossier 3D27, exportation d'huile de palme, de coton fibre et de coprah entre 1923 et 1939 (titre indicatif).
 - 3D128, le service agricole (1929-1935).
 - 3D142, relevé par gare et par maison du coton, cacao transportés (1933-1934).
 - 3D190, Les Sociétés indigènes de prévoyance.
 - 3D196, historique de la culture du coton au Togo.
 - 3D201, rapport sur la production agricole au Togo.
 - 3D1 327, correspondance du commandant de cercle d'Atakpamé au commissaire de la république, a/s concurrence de la route. Atakpamé, le 17/09/1933.

- *Sous-série 1G : Direction des Travaux publics*
 - 1G3, récapitulatif des travaux de réfection des routes du territoire durant la période 1922 – 1928.
 - 1G18, statistiques du service du transit (1928-1933).

- 1G18-bis, statistiques du service du transit (1932-1933).
- 1G21, rapport de mission de l'ingénieur en chef Mahé.
- 1G22, compte-rendu des travaux de construction, de réfection et de réparation de bâtiments, des routes et des ponts du territoire pour la période (1932 – 1933).
- 1G23, lettre du ministre des colonies au commissaire de la république pour obtenir des renseignements sur l'état des routes de chaque colonie ou territoire en vue de leur bitumage éventuel.
- 1G61, note relative à la construction du boulevard circulaire de Lomé, correspondance des forces de police, 16 août 1933.
- 1G61- bis, programme de mise en valeur du territoire. Avancement des travaux prescrits par la circulaire du 12 octobre 1933.
- 1G, rapport n°67, commandant de cercle Mango/Min. Rép. a/s travailleurs employés à la construction du futur pont de l'Oti-Mango, 23/02/1931.
- *Sous-série 3G : Chemin de fer et Wharf*
 - 3G2, correspondance du commissaire de la république au Togo au sujet du prolongement du central togolais, 1925.
 - 3G7, notes relatives au fonctionnement du wharf et des chemins de fer (1928 – 1929).
 - 3G11, tableau indiquant le tonnage expédié par les gares pendant les années 1929, 1930, 1931, 1932.
 - 3G12, note au sujet du central-togolais (1925 – 1935).
 - 3G12- bis, étude sur la construction du chemin de fer central et son impact sur la vie économique du territoire (1929-1933).
 - 3G12-2bis, Télégramme-lettre daté du 31 août 1931 du commissaire de la République au Directeur des Travaux neufs.
 - 3G14, détournement commis au préjudice du chemin de fer (1929).
 - 3G17, rapport à la SDN au sujet de l'exploitation technique du CFT sous mandat de la France (1930- 1934).
 - 3G23, rapport sur la situation générale des chemins de fer du Togo (1930-1936).
 - 3G40, correspondances au sujet de l'arrêt des travaux à Blitta (1932).

- 3G49, circulaire du président du conseil des Ministres des colonies à messieurs les gouverneurs généraux, gouvernement et commissaires de la République (1932).
- 3G51, comparaison des résultats de l'exploitation du chemin de fer et du transit du wharf 1928 – 1930.
- 3G, rapport n° 1 171 du chef du Bureau des finances a/s les voies ferrées, Lomé, le 19 décembre 1928.
- Dossier 3G103, tableau n°2 de rémunération des ouvriers aux CFT en 1937.
- Dossier 3G103-bis, Liste de la désignation des emplois au CFT.
- 3G103-2bis, rapport du 10 mai 1937 du délégué du chef du CFT et du wharf à M. l'administrateur des colonies au sujet de la demande de crédits supplémentaires.
- *Sous-série 7G : Transports et circulation*
 - 7G1, textes et correspondances réglementant la circulation des véhicules en territoire du Togo. Renseignement sur les voies de communication intérieures et l'outillage qui s'y rapporte (1924 – 1931).
 - 7G3, Société des transports de l'Afrique Occidentale (STAO) : contrats avec l'administration et baux. Ci-joint effectifs des personnes transportées par la STAO pour le compte de l'administration (1926 – 1929).
 - 7G4, correspondance entre le commissaire de la République et le commandant du cercle d'Atakpamé relative au fonctionnement du contrat signé avec la société des transports de l'Afrique occidentale (1926 – 1930).
 - 7G4- bis, bilan financier des transports routiers au Togo en 1926.
 - 7G4- bis 2, récapitulatif sur la STAO.
 - 7G5, décision n° 394 autorisant un prêt de 10 camions à la STAO, le 15 juin 1927.
 - 7G5-bis, Rapport du service d'autorisation de circulation automobile, cercle de Sokodé, 1952.
 - 7G11, réglementation sur la circulation routière : arrêtés et correspondances.
 - 7G14, correspondances relatives à la circulation routière dans les cercles de Mango, Sokodé et Tsévié notamment l'état des routes en période d'hivernage et accidents sur l'Oti : ouverture et fermeture temporaires de certaines routes.
 - 7G17, correspondances relatives à la liquidation de la STAO.
 - 7G18, dossiers relatifs à la prestation de la STAO.
 - 7G18- bis, transports routiers et circulation, correspondances relatives à la liquidation de la STAO (1933 – 1934).

- *Sous-série 1L : Direction de la main d'œuvre*

- 1L1, diverses correspondances a/s de la main d'œuvre indigène.
- 1L6, législation sociale et travail, projet de rapport à la SDN, 1929, p. 254.
- 1L, rapport n° 20, correspondance de l'inspecteur de la main d'œuvre à M. le gouverneur colonial a/s de la tournée pour le recrutement de la main d'œuvre, Lomé, le 28 avril 1930.
- 1L 36, Travail et lois sociales, 1959.

3. Documents et publications officiels

- A.F.P., Spécial Outre-mer, n° 4574 des 24/25 septembre 1961.
- Ablodé-Safui, journal paraissant dans le Klouto, 1961.
- Agence France d'Outre Mer, 352, AOF, rapport n° 230 bis concernant les chemins de fer avant 1950.
- Annuaire des entreprises coloniales : union coloniale française, section Togo-Cameroun, Paris, 1920-1930.
- Annuaire du Togo, 1962-1964.
- Annales statistiques de l'AOF et du territoire du Togo placé sous mandat de la France. Vol. 2 : 1934-1936, Agence économique de l'AOF, 1937, 270/185 + 1 carte dépliant. Vol. 3 : 1936-1938, Agence économique de l'AOF, 1937, 270/185, 178 p. + 1 carte dépliant.
- Commissariat de la République française au Togo, *Guide de la colonisation au Togo*, Paris, Larose, 1924, 188 p.
- Congrès de l'outillage économique, Tome I, régime général de la section III, chemin de fer et routes, 1931.
- *Constitution de la 4^{ème} République Togolaise*, adoptée par Référendum le 27 septembre 1992 et promulguée le 14 octobre 1992.
- Courrier du Golfe du Bénin, n° 45 du 15 novembre 1935.
- Dépêche coloniale du 4 décembre 1920, Agence France d'Outre Mer, 390, Lettre du Gouverneur général de l'AOF/Com. République au Togo.
- Direction de la statistique nationale, Résultats des recensements généraux de la population togolaise, 1970 et 1981.
- Direction de la statistique : Recensement général de la population, 1^{er} mars au 30 avril 1970, résultats provisoires", Lomé, inédit.

- Direction de la statistique, *Annuaire statistique du Togo* de 1971 à 1985.
- Direction des études et du plan, *Plan de développement économique et social (1966-1970)*, Paris, Simag.
- Direction des études et du plan, *Plan de développement économique et social (1971 – 1975)*, Lomé, Simag – Le vallois, 1971.
- Direction des études et du plan, *Plan de développement économique et social (1976-1980)*, Lomé, 1976.
- Direction générale du plan et du développement, *Bilan du premier plan de développement économique et social (1966-1970)*, Lomé, s. d.
- Direction générale du plan et du développement, *Bilan partiel du 2^e plan de développement économique et social (1971-1975)*, Lomé, 1971.
- Direction générale du plan et du développement, *Plan de développement économique et social (1981 – 1985)*, Lomé, Editogo, 1985.
- Direction générale du plan et du développement, *Synthèse du bilan du 3^e plan de développement économique et social (1976-1980)*, Lomé, 1981.
- JORT du 16 février 1959.
- JORT du 1^{er} mars 1958.
- JORT, 1961, Loi n° 60-8 du 11 janvier 1961 portant annulation définitive des crédits sans emploi du budget général du Togo, exercice 1959.
- JORT, 1961, Loi n°60-36 du 14 décembre 1960 portant modification du budget général du Togo pour l'exercice 1960 (Budget de fonctionnement).
- JOTT, de 1946 à 1954.
- Journal officiel du territoire du Togo (JOTT) sous mandat de la France ; mensuel jusqu'en 1930 et bimensuel jusqu'en 1938 (1921-1938).
- Le Flambeau de la Vérité, n° 1 de juin 1957.
- Marché tropicaux du monde : 1961 ; 1963.
- Marchés coloniaux du monde : 1949-1959.
- Marchés tropicaux et méditerranéens : 1972.
- Ministère du Plan et des Mines, *Vingt ans d'effort de planification pour le développement du Togo. Méthodologie, évaluation macro-économique, bilan physique, bilan financier*, Lomé, 1986.

- Procès-verbaux des sessions de la commission permanente des mandats, Genève, SDN, 1926-1939, 24 volumes.
- Rapports annuels du gouvernement français à la Société des nations au sujet de l'administration du Togo sous mandat français, 1923-1938.
- Service de la statistique générale, *Inventaire économique du Togo 1962-1963*, Lomé, Editogo, 1964.
- Togo Dialogue, Mensuel du Golfe du Bénin, n° 32 de septembre 1978.
- Togo Presse du 29 juillet 2008.
- Togo Presse du 31 juillet 2008.
- Togo Presse n° 01640 du 30 décembre 1961.

4. Ouvrages-sources

CHAZELAS V., 1931 : *Les territoires africains sous mandat de la France, Togo et Cameroun*, Paris, Société d'éditions géographique, maritime et coloniale.

COUGET B., 1917 : *Les colonies allemandes avant et pendant la guerre, 1914-1917*, Toulouse, Rivière.

DUCHENE (de), 1928 : *La politique coloniale de la France; le Ministre des colonies depuis Richelieu*, Paris, Payot.

DUPONCHEL A., 1893 : *Le chemin de fer transsaharien : jonction coloniale entre l'Algérie et le Soudan, études préliminaires du projet et rapport de mission*, Paris, Hachette.

FERJUS S., 1926 : *La mise en valeur du Togo sous-mandat français*, Paris, Presses modernes.

GEHRTS M., 1915, rééd. 1996 : *Une actrice de cinéma dans la brousse du Nord-Togo (1913-1914)*, (trad. et éd. de Ph. David), Lomé, Haho et Karthala, coll. "Les chroniques anciennes du Togo", n° 6.

KLOSE H., 1992 : *Le Togo sous le drapeau allemand (1894-1897)*, (traduction et annotation de Philippe David), Lomé, Haho et Karthala, collection "Les chroniques anciennes du Togo", n°3.

KÜAS R., 1939 ; rééd. 1997 : *Souvenirs du Togo*, Lomé, Haho et Karthala, coll. "Les chroniques anciennes du Togo", n° 7.

LAPIE P., 1911 : "L'école et la société", in *L'année psychologique*, XVII, Paris.

LEFEBVRE A., 1904 : *Création de l'outillage public dans l'Afrique occidentale française*, Thèse pour le doctorat en sciences politiques et économiques, Paris, Arthur Rousseau.

MAROIX (le Général), 1938 : *Le Togo, pays d'influence française*, Paris, Éditions Larose.

METZGER O. F., 1941 : *Unsere alte Kolonie Togo*, Verlag, J. Neudamm.

PÉCHOUX L., 1939 : *Le mandat français sur le Togo*, Paris, Edition A. Pédoine.

PHILEBERT G. & ROLLAND G., 1890 : *La France en Afrique et le transsaharien*, Paris, Challamel.

RESTE, Gouverneur général de l'AEF, 1938 : *Circulaire sur la mise en valeur de l'Afrique équatoriale française*, le 1^{er} septembre.

RYCKMANS P., 1946 : *Étapes et Jalons*, Bruxelles, s. e.

SARRAUT A., 1923 : *La mise en valeur des colonies françaises*, Paris, Payot.

SICRE (le Capitaine), 1918 : *Monographie du cercle de Sokodé*, inédit.

SPITZ G., 1947 : *Terres lointaines : l'Ouest africain français, AOF et Togo*, Paris, Société d'éditions géographique, maritime et coloniale.

WEBER M., 1908 : "Erhebungen über Auslese und Anpassung (Berufswahl und Berufsschicksal) der Arbeiterschaft des geschlossenen Grossindustrie. Exposé zur Methodik der Erhebungen"- als Manuskript gedruckt in *Gazsuss*, Altenburg, pp. 1-58 (Traduction partielle de DIETRICH W.).

ZÖLLER H., 1885 ; rééd. 1990 : *Le Togo en 1884 selon Hugo Zölller*, (MARGUERAT Y. éd.), Lomé, Haho et Karthala, collection "Les chroniques anciennes du Togo", n°1.

5. La webographie

NASSA D. D. A., 2005 : "Commerce transfrontalier et structuration de l'espace au nord de la Côte d'Ivoire", disponible sur le site fr.wikipedia.org/wiki/Transport, consulté le 20/07/2006 à 19h 50.

OLIVERA L., D. PLAT D., POCHET P., 1998 : *Mobilité quotidienne et pauvretés dans les villes d'Afrique subsaharienne. Les enseignements de Ouagadougou* LET, (coll. documents de travail, n 98/03) http://www.mrash.fr/let/enligne/enligne_doc9803.htm.

www.fertogo.com.

<http://www-ateliers.ined.fr/archives/1998/271098.htm>

II. BIBLIOGRAPHIE

1. Ouvrages généraux et études sur l'Afrique et le Togo

ABAYA K., 1991 : *Échanges frontaliers et organisation de l'espace dans le secteur Ghanéo-Togo de Kpalimé*, mémoire de maîtrise de géographie, Université de Lomé.

ABOTCHI T., 1997 : *Dynamisme économique et évolution du milieu rural dans l'Est de la région des plateaux au Togo*, thèse de doctorat de géographie, Université de Bordeaux.

ADUAYOM A. M., 1975 : *Frontières contre peuples en Afrique noire : le cas éwé*, thèse de doctorat de 3^{ème} cycle en Histoire, Université de Paris I, Sorbonne.

ADUAYOM A. M. et al., 2005 : "Le refus de la colonisation : de la pénétration à la seconde guerre mondiale", in GAYIBOR N. L. (dir.), *Histoire des Togolais de 1884 à 1960*, Lomé, Presses de l'UL, Vol. II, Tome 2, pp. 491-556

ADUAYOM M. et KPONTON G., 1983 : "Place des revendeuses de tissus dans l'économie togolaise", in *Entreprises et entrepreneurs en Afrique aux 19^{ème} - 20^{ème} siècles*, Tome 2, Paris, L'Harmattan, pp. 385-400.

AGBOBLI A. K., 1992 : *Sylvanus Olympio, un destin tragique*, Dakar, NEA, collections Grandes figures africaines.

AGBOBLI E. K., 1987 : *Vingt ans avec le général Eyadema 1967/1987. Histoire économique du Togo*, s.l.é., éditions de Trévisse.

AGBOBLI E. K., 1978 : *Les moyens financiers du développement au Togo*, Lomé, Editogo.

AGIER M., 1986 : "L'ethnicité urbaine : le cas de "Haoussa" à Lomé (Togo), in HAERINGER Ph., et DAVID J. C., Programme "citadinité", dossier n° 2, *Anthropologie et sociologie de l'espace urbain*, document provisoire, pp. 297-303.

AGIER M., 1980 : *Les gens du zongo. Présentation des commerçants étrangers musulmans de Lomé et de leur quartier*, Paris, Orstom.

AGSF, 1984 : *Les villes du Togo, bilans et perspectives*, Lomé, Orstom.

AHADJI A. Y., 1998 : "Les échanges entre Lomé et Kpalimé au temps colonial 1889-1920 " in GAYIBOR N. L., MARGUERAT Y. et NYASSOGBO G. (éd.), *Le centenaire de Lomé, capitale du Togo 1897 – 1997* (Actes du colloque de Lomé, 3-6 mars 1997), Lomé, Presses de l'UB, pp.141-156.

AHADJI V., 1976 : *Rapports entre la société des missions et le gouvernement colonial allemand au Togo de 1884-1918*, thèse de doctorat de 3^{ème} cycle en études germaniques, Université de la Sorbonne Nouvelle-Paris III.

AHOLOU C. C., 2008 : *Proximité spatiale, distances socio-culturelles à Cotonou (Bénin) et à Lomé (Togo). Étude comparative*, thèse de doctorat de Géographie, Université Paris X-Nanterre.

AKPAKA A., KOUDAYA A., SCHWARTZ A., 1984 : "Inventaire des sources d'information sur l'emploi au Togo. Secteur moderne et secteur informel", in *Séminaire sur les statistiques de l'emploi et du secteur non structuré* (Rabat 10-17/10/84), Direction de la statistique (Maroc), INSEE ORSTOM (France), Association Internationale des Statisticiens d'enquêtes, pp. 147-164).

ALI N., 2004 : *Les grandes lignes d'histoire du Togo-allemand*, Lomé, Presses de l'U.B.

ALI N., : 1997 : *Histoire des travailleurs-manœuvres et soldats du Nord-Togo au temps colonial : 1884 – 1960*, Lomé, Presses de l'U.B.

ALI N., 1995 : *Le Togo à l'époque allemande : 1884-1914*, thèse de doctorat d'Etat en Histoire, Université de Paris I, Sorbonne, Panthéon, 5 vol.

ALMEIDA S. K. (d') & GBEDEMAH S. K., 1982 : *Le Gouverneur Bonnacarrère au Togo*, Lomé, Dakar, Abidjan, NEA.

ALMEIDA-EKUÉ S., (d'), 1992 : *La révolte des Loméennes (24-25 janvier 1933)*, Lomé, NEA-Togo.

ALMEIDA-TOPOR (d') H., 1999, rééd. 2003 : *L'Afrique au XXe siècle*, Paris, Armand Colin.

ALMEIDA-TOPOR (d') H., 1987 : *L'histoire économique du Dahomey de 1890 à 1920*, thèse pour le doctorat d'Etat en histoire, Université de Paris IV, 2 vol.

ALONOU K. B., 1994 : *La politique sanitaire de la France au Togo à l'époque coloniale : 1914-1960*, thèse de doctorat nouveau régime, Université de Poitiers.

AMEGAN K., 1981 : *Curt Von François et le Togo*, thèse pour le doctorat de 3^{ème} cycle, Paris, Université de la Sorbonne Nouvelle.

AMEGANVI C., 1998 : *Pour l'avenir du Togo*, Lomé, Nyawo.

AMENUMEY D. E. K., 1989 : *The Ewe unification movement : a political history*, Accra, Ghana university press.

AMIN S., 1978 : *Développement inégal, essai sur les formations du capitalisme*, Paris, éd. du Minuit.

AMIN S., 1971 : *L'Afrique de l'ouest bloquée: l'économie politique de la colonie, 1880-1970*, Paris, Éditions de Minuit.

APOUDJAK W., 1988 : *Les mutations sociales et économiques en pays Tchamba, de la période précoloniale à l'indépendance*, mémoire de maîtrise d'histoire, Université du Bénin.

ASSIMA-KPATCHA E., 2004 : *Travail et salariat au Togo français dans l'entre-deux-guerres (1914-1939)*, thèse de doctorat d'histoire nouveau régime, Université de Lomé.

ASSIMA-KPATCHA E., 1997 : *L'administration du Togo français (1919-1960)*, mémoire de DEA d'histoire, Université du Bénin.

ASSIMA-KPATCHA E. et al., 2005a : "La constitution de l'espace togolais" in GAYIBOR N. L. (dir.), *Histoire des Togolais de 1884 à 1960*, Lomé, Presses de l'UL, Vol. II, Tome 1, pp. 23-46.

ASSIMA-KPATCHA E. et al., 2005b : "La vie quotidienne des Togolais" in GAYIBOR N. L. (dir.), *Histoire des Togolais de 1884 à 1960*, Lomé, Presses de l'UL, Vol. II, Tome 2, pp. 375-487.

BAIROCH P., 1974 : *Révolution industrielle et sous-développement*, Paris, Mouton, 4^{ème} édition.

BALANDIER G., 1955 rééd. 1985 : *Sociologie des Brazzaville noires*, Paris, Presses des Sciences politiques.

BARANDAO K., 1987 : *Mise en valeur et changement social au Togo dans l'entre-deux-guerres (1914-1940)*, thèse de doctorat d'Histoire, Université de Paris I.

BARBIER J.-C. 1987 : "Sokodé, capitale administrative, ou le destin d'une hégémonie au nord Togo", in *Revue française d'Administration Publique*, avril-juin, n° 42, pp.151-162.

BATCHANA E., 2008 : *Liberté de presse et pouvoirs publics au Togo, 1946-2004*, Thèse de doctorat unique en histoire, Université de Lomé.

BATSCH Ch., 1976 : "Le Togo et la crise : contrastes régionaux et dépendance accrue" in *L'Afrique et la crise de 1930 (1924-1938)*, *Revue française d'histoire d'Outre-Mer*, Tome LXII, n° 232-233, pp. 590-599.

BAUMAN Z., 1993 : *Postmodern Ethics*, Londres, Routledge.

BCEAO, 1969 : *Indicateurs économiques*, n° 160.

BECEAO, 1960 : *Togo, faits et chiffres*, Paris, éditions Servant Cruzot.

BEISER M., 1980 : "Coping with Past and Future : a Study of Adaptation to Social Change in West Africa", in *Journal of Operational Psychiatry*, vol. II, n° 2, pp. 140-154.

BENOIST J. R. (de), 2003 : « Pogrom contre les Dahoméens et les Togolais en Côte d'Ivoire en octobre 1958 », in COQUERY-VIDROVITCH C. et al., *Être étranger et migrant en Afrique au XXe siècle. Enjeux identitaires et modes d'insertion*. Vol. I : Politiques migratoires et construction des identités, Paris, L'Harmattan, pp.437-452.

BENOIST (de) J.-R., 1979 : *La balkanisation de l'Afrique occidentale française*, Dakar, NEA.

BÉTI M., 1954 : *Ville cruelle*, Paris, Présence africaine.

- BOAHEN A., (dir.), 1987 : *Histoire générale de l'Afrique: l'Afrique sous domination coloniale (1880-1935)*, Paris, UNESCO/ NEA, Vol. VII, 911 p.
- BOUVIER J., 1982 : *Initiation aux mécanismes économiques contemporains (XIX e –XX e siècles)*, 4^{ème} édition revue et augmentée, Paris, SEDES.
- BRUTHNES J. et VALLAUX C., 1921 : *La géographie de l'histoire*, Paris, Alcan.
- BYALOU-SAMA D., 1991 : *Contribution à l'histoire économique du Togo : le Fonds d'Investissement pour le Développement économique et Social (FIDES) et ses réalisations dans le cercle de Sokodé (1947-1957)*, Mémoire de maîtrise d'histoire, Université du Bénin.
- CLARKE J. I., KHOGALI M. et KOSINSKI L. A. (ed.), 1985: *Population and Development Projects in Africa*, Oxford, Oxford University Press.
- CLARKE J. I. & KOSINSKI L. A. (ed.), 1982: *Redistribution of population in Africa*, Londres, Heinemann.
- COLLECTIF, 1991 : *Économie et société togolaises. Chiffres, tendances et perspectives*, Lomé, INRS.
- COOPER F., 2004 : *Décolonisation et travail en Afrique. L'Afrique britannique et française, 1935-1960*, Paris, Karthala-Sephis, coll. "Histoire des Suds".
- COOPER F., 1996: "Our Strike: Equality, Anticolonial Politics and the 1947-48 Railway Strike in French West Africa", in *The Journal of African History*, Cambridge University Press, Vol. 37, n° 1, pp. 81-118.
- COQUERY-VIDROVITCH C., 2003: "Évolution démographique de l'Afrique coloniale" in FERRO M. (dir.), *Le livre noir du colonialisme. XVI^e -XXI^e siècle : de l'extermination à la repentance*, Paris, Robert Laffont, pp. 557-566.
- COQUERY-VIDROVITCH C., 1992 : *L'Afrique Occidentale au temps des Français, colonisateurs et colonisés, c. 1860-1960*, Paris, La Découverte.
- COQUERY-VIDROVITCH C., (dir.), 1988 : *Processus d'urbanisation en Afrique*, Paris, L'Harmattan, coll. "Villes et Entreprises", 2 vol.
- COQUERY-VIDROVITCH C., 1985 : *Afrique noire, Permanences et ruptures*, Paris, L'Harmattan.
- CORNEVIN R., 1988 : *Le Togo : des origines à nos jours*, Paris, Académie des Sciences d'Outre-mer.
- CORNEVIN R., 1969 : *Histoire du Togo*, Paris, Berger-Levrault, 3^{ème} éd. revue et augmentée.
- CORNEVIN R., 1963 : *Le Togo, nation pilote*, Paris, Nouvelles éditions latines.
- CORNEVIN R., 1962 : *Histoire du Togo*, Paris, Berger-Levrault.

DELEUZE G. Et GUATTARI F., 1980: *Capitalisme et Schizophrénie 2 : Mille plateaux*, Paris, Minuit.

Dictionnaire, 2008 : *Le Petit Larousse illustré en couleur*, Paris, Larousse.

DOTSE A., 1996 : *Politiques coloniales et pouvoirs coutumiers au Togo de 1884 à 1960*, mémoire de DEA d'Histoire, Université du Bénin.

DOTSE A., 1995 : *La réforme monétaire et ses impacts socio-économiques au Togo sous mandat français de 1921-1928*, mémoire de maîtrise d'histoire, Université de Lomé.

DULUCQ S. & GOERG O. (dir.), 1989: *Les investissements publics dans les villes africaines, 1930-1985*, Paris, L'Harmattan.

EDIAFRIC, 1972 : "Les plans de développement des pays d'Afrique noire", numéro spécial du *Bulletin de l'Afrique noire*, Ediafric, Paris, 1^{ère} édition.

EHO A. A., 1989 : *Le rôle du FIDES dans le développement économique du Togo (1946-1960)*, mémoire de DEA, Université de Poitiers.

EHO A. A., 1988 : *Le développement économique du Togo de 1945 à 1960 vu par la revue Marchés Coloniaux du Monde*, mémoire de maîtrise d'histoire, Université de Poitiers.

EKANZA S.-P., 2006 : *Le double héritage de l'Afrique*, Études 2006/5, Tome 404, pp. 604-616.

EKANZA S.-P., 1997 : "Tendances démographiques et transformations de la société en AOF", in BECKER C., MBAYE S., THIOUB I. (éd.), *AOF : réalités et héritages (sociétés ouest-africaines et ordre colonial, 1895-1960)*, Dakar, Direction des Archives du Sénégal, pp. 984-994.

ESSILIVI A., 1996 : *Histoire, colonisation et mutations socio-économiques en pays kpossou*, mémoire de maîtrise d'histoire, Université du Bénin.

FANON F., 1961, rééd. 2002 : *Les damnés de la terre*, Paris, La Découverte/Poche.

FLAMANT M. et SINGER-KEREL S., 1968 : *Crises et récessions économiques*, Paris, PUF, coll. QSJ.

FMI, 1970 : *Études générales sur les économies africaines*, Tome 3, Dahomey, Côte d'Ivoire, Mauritanie, Niger, Sénégal, Togo et Haute-Volta.

FOLI M., 1978 : "Dibi-madibi", in *Annales de l'UB*, série Droit-Économie, tome II, n° 1, pp. 37-47.

FONTANILLES M., 1974 : *La crise de 1929 au Togo*, mémoire de maîtrise d'histoire, Université de Paris XII.

FRANÇOIS Y., 1993 : *Le Togo*, Paris, Karthala.

GARRIGUES E., 2000 : *L'écriture photographique, essai de sociologie visuelle*, Paris, L'Harmattan.

GAYIBOR N. L., (dir.), 1997a : *Histoire des Togolais*, Lomé, Presses de l'U.B., Vol. I.

GAYIBOR N. L. (dir.), 1997b : *Le Togo sous domination coloniale (1884 – 1960)*, Lomé, Presses de l'U.B.

GAYIBOR N. L. (dir.), 1996 : *Le peuplement du Togo. Etat actuel des connaissances*, Lomé, Presses de l'U.B.

GBEASSOR M., 1985 : "Les jeunes filles porteuses du grand marché de Lomé", in *Cahier ORSTOM*, série Sciences Humaines, vol. XXI, n° 2-3, pp. 339-341.

GBEDEMAH S. Y., 2005 : "Les structures institutionnelles du Togo français de 1920 à 1960" in GAYIBOR N. L. (dir.), *Histoire des Togolais de 1884 à 1960*, Lomé, Presses de l'UL, Vol. II, Tome 1, pp. 177-218.

GIBBAL J.-M., 1981, "Loin de Mango, les Tiokossi de Lomé", in *Cahiers d'études africaines*, n° 81-83, pp. 25-51.

GIRARDET R. 1972 : *L'idée coloniale en France de 1871 à 1962*, Paris, Hachette Littératures.

GLUCKMAN M., 1961: "Anthropological Problems arising from the African industrial Revolution", in SOUTHALL A. (ed.), *Social change in modern Africa*, London, pp. 69-70.

GOEH-AKUE M., 2006 : "Bè, du vieux village au bastion de l'opposition démocratique : formes de pouvoir et mode de légitimation dans le cadre de la gestion et l'aménagement urbain à Lomé (Togo)", in GOERG O. (éd), *Pouvoirs locaux et gestions foncières dans les villes d'Afrique de l'Ouest*, Paris, L'Harmattan, pp. 27-64.

GOEH-AKUE N. A., 2005 : "La vie économique de l'espace togolais au début de l'ère coloniale", in GAYIBOR N. L. (dir.), *Histoire des Togolais de 1884 à 1960*, Lomé, Presses de l'UL, Vol. II, Tome1, pp. 309-331.

GOEH-AKUE N. A., 1999 : "Atakpamé, un carrefour séculaire d'échange multi-sectoriel (du XVIII^{ème} au XX^{ème} siècle)" in GBEASSOR T. (dir.), *Espace, culture et développement dans la région d'Atakpamé* (Actes du colloque « Atakpamé : Espace et civilisation », 10-12 décembre 1997), collection "Patrimoines" n° 8, Lomé, Presses de l'UB, pp. 39-53.

GOEH-AKUE N. A., 1998 : "Stratégie sociale et production au Togo dans l'entre-deux-guerres, vers l'émergence de nouvelles couches sociales", in *Cahiers 'Afrique noire'*, n° 17-18. Des historiens africains en Afrique, logiques du passé et dynamiques actuelles, pp. 330-349.

GOEH-AKUE N. A., 1992 : *Finances publiques et dynamique sociale en Afrique Noire sous l'influence française : le cas du Togo (1920-1980)*, Thèse pour le doctorat d'Histoire et Civilisations, Université de Paris VII, 2 vol.

GOEH-AKUE N. A., 1988 : "La ville de Lomé pendant la deuxième guerre mondiale" in COQUERY-VIDROVITCH C., (dir.): *Processus d'urbanisation en Afrique*, Paris, L'Harmattan, coll. "Villes et entreprises", Tome 2, pp. 59-64.

GOEH-AKUE N. A., & NABE B., 2005a: "De la grande crise au dirigisme des années de guerre (1932-1945) in GAYIBOR N. L. (dir.), *Histoire des Togolais de 1884 à 1960*, Lomé, Presses de l'UL, Vol. II, Tome1, pp. 437-457.

GOEH-AKUE N. A., & NABE B., 2005b: "Une économie en transition : l'ère Bonnacarrère (1919-1931) in GAYIBOR N. L. (dir.), *Histoire des Togolais de 1884 à 1960*, Lomé, Presses de l'UL, Vol. II, Tome1, pp. 405-435.

GOEH-AKUE N. A., & SEBALD P., 2005: "Les moyens financiers de la mise en valeur" in GAYIBOR N. L. (dir.), *Histoire des Togolais de 1884 à 1960*, Lomé, Presses de l'UL, Vol. II, Tome1, pp. 333-359.

GOEH-AKUE N. A., & TCHAM K. B., 2005: "Facteurs d'homogénéité, facteurs de différenciation sociale", in GAYIBOR N. L. (dir.), *Histoire des Togolais de 1884 à 1960*, Lomé, Presses de l'UL, Vol. II, Tome1, pp. 233-355.

GOEH-AKUE N. A., et KOUZAN K., 2005 : "Des financements "FIDES" à l'enlèvement dans la dépendance" (1946-1960) in GAYIBOR N. L. (dir.), *Histoire des Togolais de 1884 à 1960*, Lomé, Presses de l'UL, Vol. II, Tome1, pp. 459-485.

GOERG O. et d'ALMEIDA-TOPOR H. (éds.), 1989 : *Le mouvement associatif des jeunes en Afrique noire francophone au XXème siècle*, Paris, L'Harmattan.

GRAFMEYER Y., et JOSEPH I., 2004 : *L'École de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Flammarion.

GUERNIER E. (éd.), 1951 : *Encyclopédie de l'Afrique française (encyclopédie coloniale et maritime) : Cameroun-Togo*. Paris, Edition de l'Union française.

GUILLAUME P., 1999 : *Le monde colonial, XIX e XX e siècle*, Paris, Armand Colin.

GU-KONU E. Y., 1986 : "Une pratique foncière dans le Sud-ouest du Togo : le *dibi-ma-dibi*", in CROUSSE B., LE BRIS E., LE ROY E., *Espaces disputés en Afrique noire. Pratiques foncières locales*, Paris, Orstom-CNRS-Karthala, pp. 243-252.

GU-KONU Y., 2005 : "Les mutations du monde rural", in GAYIBOR N. L. (dir.), *Histoire des Togolais de 1884 à 1960*, Lomé, Presses de l'UL, Vol. II, Tome 1, pp. 545-571.

GU-KONU E., 2003 : *Les mutations du monde rural togolais de 1884 à 1960 : une approche géographique*, Lomé, CERDAT.

GU-KONU E., 1983 : *Tradition et modernité. La modernisation agricole face aux mutations rurales en Afrique Noire. L'exemple du Togo*, Paris, Thèse de doctorat d'Etat, Paris I, Panthéon Sorbonne, 3 Tomes.

GURAN M., 1994, 'À propos de la photographie efficace', in *Xoana : Image et Sciences sociales*, n°2, pp. 99-111.

HAHN H. P., 1997 : *Technique de métallurgie au Nord-Togo*, Lomé, PUB, collection « Patrimoines » n° 6.

INSEE 1987, *Pour comprendre l'indice des prix*, Paris, Institut National de la Statistique et des Études Économiques.

KAKÉ B. I., et M'BOKOLO E., 1978 : *Histoire générale de l'Afrique, Vol. 8 : l'Afrique coloniale*, Paris, ABC.

KAKOU N. C., 2007 : *Conquêtes coloniales et intégration des peuples : cas des Kabiyè au Togo, 1898-1940*, Paris, L'Harmattan.

KAKOU N. C., 1980 : *Le peuple kabiyè dans 'la société nationale' togolaise : 1885-1940*, thèse de doctorat de 3^{ème} cycle d'Histoire, Université de Paris I, 2 vol.

KIPRÉ P., 1980 : *Les villes coloniales de Côte d'Ivoire. Économie et sociétés, 1893-1940*, thèse de doctorat en histoire, Université de Paris VII, 3 vol.

KNOLL A., 1978 : *Togo under imperial Germany. A case study in colonial rule, 1884-1914*, Stanford University, Hoover institution Press.

KOFFI K. H., 1982 : *L'inégalité de développement économique régional au Togo entre 1919-1939 (l'économie de traite au Togo)*, mémoire de maîtrise en Histoire, Université de Paris X-Nanterre.

KOUASSI E. K., 1992 : 'Les conséquences de la Glasnost et de la Perestroïka sur les relations entre l'Europe et l'Afrique', in *Actes des journées scientifiques de l'UB* (29-31 mai 1991), PUB, Lomé, pp. 167-172.

KOUROUMA A., 1970 : *Les soleils des indépendances*, Paris, Seuil.

KOUZAN K., 2006 : *Infrastructures sociales et capacité africaine d'appropriation au Togo (1946-1966)*, Thèse de doctorat d'histoire, Université de Lomé.

KOUZAN K., 1999 : *La politique d'équipement au Togo français: l'adduction d'eau de Lomé et ses environs de 1920 à 1945*, mémoire de DEA d'histoire, Université du Bénin.

KPONTON G., 1977 : *La décolonisation au Togo (1940-1960)*, thèse de doctorat de 3^è cycle, Université de Provence, 3 vol.

LABOURET H., 1982 : *Colonisation, colonialisme, décolonisation*, Paris, Larose.

Le BRIS É., 1984 : *Les marchés ruraux dans la circonscription de Vo, République du Togo*, Paris, éditions de l'Orstom, collections Travaux et documents, n° 171.

Le BRIS É., 1977 : 'Une politique de développement rural dans le sud-est du Togo « l'opération régénération des terres de barre »', in *Cahier O.R.S.T.O.M.*, Série Sciences humaines, vol. XIV, n° 2, pp. 171-198.

- LITTLE K., 1957: "The role of Voluntary Associations in West African Urbanisation", in *American Anthropologist*, inédit.
- LOCOH Th., 1982: "Essai d'estimation de la population togolaise de 1920 à 1975" in LOCOH Th., et JANSSENS M. : *La population togolaise d'hier à demain*, coll. "Études togolaises de Population" n° 7, Lomé, URD/U.B., pp. 1-14.
- LUX A., 1954 : "Les avantages économiques du parasitisme dans les villes africaines", in *Folia Scientifica Africae Centralis*, n° 3, juillet 1954, pp. 49-53.
- M'BOKOLO E., 1985 : *L'Afrique au XX^e siècle. Le continent convoité*, Paris, Hatier.
- MAKIMOTO T. et MANNERS D., 1997 : *Digital Nomad*, Chichester, ed. John Wiley.
- MALLY T., 1962 : *Recueil des discours prononcés par le Président Sylvanus Olympio au cours de l'année 1961*, Lomé, Editogo.
- MARFAING L. & LAHLOU M., 2003: *Des échanges, des routes et des hommes... L'espace Sénégal-Mauritanie-Maroc tel qu'il survit*, Dakar/Agadir.
- MARGUERAT Y., 1996 : *Lomé, fille du commerce*, Lomé, Presses de l'UB, coll. "un siècle d'images".
- MARGUERAT Y., 1993 : *La naissance du Togo selon les documents de l'époque*, Lomé, Haho et Karthala, collection "Les chroniques anciennes du Togo", n°4.
- MARGUERAT Y., 1988 : "Les activités informelles dans les réseaux urbains africains" (Rôle du secteur des micro-entreprises dans l'économie des "villes marchés"), in *Conférence africaine sur "les villes marchés" et le développement rural*, Paris, Orstom, inédit.
- MARGUERAT Y., 1980 : *La population des villes moyennes du Togo méridionale selon le recensement de 1970 (Premiers résultats)*, Lomé, Orstom.
- MARGUERAT Y., & NYASSOGBO G., 2005 : "L'urbanisation et les villes" in. GAYIBOR N. L (dir.), *Histoire des Togolais de 1884 à 1960*, Lomé, Presses de l'UL, Vol. II, Tome1, pp. 525-544.
- MARGUERAT Y. et PELÉI T., 1992, 1993 et 1996 : *Si Lomé m'était contée... Dialogues avec les vieux Loméens*, tomes I, II, III, Lomé, Ed. Haho/ Presses de l'UB.
- MARO P. S., 1990: "Resettlement in Africa: policies, achievement and prospects", in *Conférence on the role of migration in African development: issues and policies for the 90's.*, Vol. I, *Commissioned paper*, Dakar, Union for African population studies.
- MARSEILLE J., 1988 : "La Conférence de Brazzaville et l'économie impériale : « des innovations éclatantes » ou des recommandations « prudentes » ?", in Institut Charles de Gaulle et Institut d'histoire du Temps Présent (éd.), *Brazzaville, janvier-février 1944. Aux sources de la décolonisation*, Plon, pp. 107-132.

MARSEILLE J., 1984 : *Histoire économique et capitalisme français : Histoire d'un divorce*, Paris, Albin Michel.

MARTET J. et al., 1995 : *Regards français sur le Togo des années 1930*, (Y. MARGUERAT éd.), Lomé, Haho, NEA-Togo et Karthala, collection « Les chroniques anciennes du Togo », n°5.

MAYEDEN K. A., 1992 : *L'histoire de la culture du cacao et du café dans le Litimé sous administration française*, mémoire de maîtrise en histoire, Lomé, Université du Bénin.

McKENZIE R. D., 2004 : "Le voisinage. Une étude de la vie locale à Columbus, Ohio" in GRAFMEYER Y. et JOSEPH I., *L'École de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Flammarion, pp. 213-254.

MINISTÈRE DES COLONIES, 1945 : *La Conférence africaine française de Brazzaville, 30 janvier 1944 – 8 février 1944*, Paris, s. é.

MOL A. et LAW J., 1994 : "Regions, networks and fluids : anaemia and social Topology", in *Social Studies of Science*, n° 24, London.

MONNET A. (dir.), 1955 : "La mise en valeur de l'AOF et du Togo" in *Réalités africaines*, Casablanca, les Éditions Fontana.

N'DA P., 2002 : *Méthodologie de la recherche : de la problématique à la discussion des résultats*, Abidjan, EDUCI, 2^e édition revue et augmentée.

NABE B., 1997 : *Les mouvements mutualistes et coopératifs agricoles au Togo et au Dahomey. De la crise aux indépendances. Histoire d'un dirigisme des pouvoirs publics*, thèse de doctorat unique, Université de Provence (Aix-Marseille I).

NYASSOGBO G., 2005 : "La population togolaise : mutations quantitatives et spatiales" in GAYIBOR N. L. (dir.), *Histoire des Togolais de 1884 à 1960*, Lomé, Presses de l'UL, Vol. II, Tome 1, pp. 489-524.

NYASSOGBO G. K., GOZO K. et OGOUNDÉ L., 1995 : *Crises économiques et mutations socio-démographiques dans une économie de plantation : le cas de Litimé au Togo*, Programme de petites subventions pour la recherche en population et développement. Rapport d'étude n° 14, UEPA, Dakar.

ODÉYÉ-FINZI M., 1985 : *Les Associations en villes africaines*. Dakar-Brazzaville, Paris, L'Harmattan.

PIAULT M. H. (dir.), 1987 : *La colonisation : rupture ou parenthèse ?* Paris, L'Harmattan.

PONTIÉ D., 1981, "Les Moba de Lomé", in *Cahier d'études africaines*, n° 81-83, pp. 53-65.

QUILLET A. (éd.), 1974 : *Dictionnaire Pratique Quillet*, Paris, imprimerie des Dernières Nouvelles.

REY P. P., 1987 : "La production d'arachide au Nord-Togo (1935-1949) : échec économique mais rupture politique réussie" in PIAULT M. H. : *La colonisation : rupture ou parenthèses ?* Paris, L'Harmattan, pp. 176- 230.

RODNEY W., 1986 : *Et l'Europe sous-développa l'Afrique. Analyse historique et politique du sous développement*, Paris, Armand Colin.

SADJI A., 2004 : *Maïmouna*, Paris, Présence africaine.

SALY P., 1991 : *Méthodes statistiques descriptives pour les historiens*, Paris, Armand Colin.

SAMAROU M. K., 2006 : *Frontières et douanes au Togo 1914-1939*, mémoire de maîtrise d'histoire, Université de Lomé.

SAUTTER G., 1972 : "Les ruraux dans les villes. Genèse et différenciation des sociétés urbaines", in *La croissance urbaine en Afrique noire et à Madagascar*, Paris, CNRS, pp. 77-91.

SCHÜRKENS U., 1992 : " Le travail au Togo sous mandat de la France", in *Revue française d'histoire d'outre-mer*, Lomé, LXXIX, n° 295, 2^{ème} trimestre, pp. 227-239.

SCHWARTZ A., 1989 : *Révolution verte et autosuffisance alimentaire au Togo*, Paris, Orstom, inédit.

SEBALD P., 1988 : *Togo, 1884-1914. Eine Geschichte der Deutschen Musterkolonie auf der Grundlage amtlicher Quellen*, Berlin, Akademie-Verlag.

SEBALD P., 1998 : "Pourquoi le siège de l'administration a-t-il été transféré de Zébé à Lomé ?" in GAYIBOR N. L., MARGUERAT Y. et NYASSOGBO G. (éd.), *le centenaire de Lomé, capitale du Togo 1897 – 1997* (Actes du colloque de Lomé, 3-6 mars 1997), Lomé, Presses de l'U.B., pp. 51-56.

SEBALD P., et TCHAM K, B., 2005 : "L'organisation administrative du Togo allemand" in GAYIBOR N. L. (dir.), *Histoire des Togolais de 1884 à 1960*, Lomé, Presses de l'UL, Vol. II, Tome 1, pp. 47-70.

SEIDEL H., 1997 : *Lomé, capitale de la colonie allemande du Togo. Une image de la civilisation en Afrique de l'Ouest*, (trad. AFEMEKU E. K.), Lomé, Presses de l'UB, coll. "Patrimoines" n° 5.

SEMBENE O., 1979 : *Les bouts de bois de Dieu*, Paris, Présence africaine.

SIMON G., 1996 : *L'espace des travailleurs tunisiens en France (Structures et fonctionnement d'un champ migratoire international)*, Thèse d'Etat de géographie, Université de Poitiers.

SOSSOU A. K., 2000 : "L'Akposso et la terre, des origines à nos jours", in TCHAM B. & TCHAMIE T. K., *L'intégration de l'hinterland à la colonie du Togo* (Actes du colloque de Lomé, 22-25 mars 1999), Lomé, Presses de l'UB, collection « Patrimoines » n° 10, pp. 177-192.

SURET-CANALE J., 1977 : *L'Afrique Noire de la colonisation aux indépendances (1945-1960)*, Paris, éditions sociales.

SURET-CANALE 1964 : *Afrique noire occidentale et centrale (L'ère coloniale) 1900-1945*, Paris, Éditions sociales.

TALLA B. P., 1998 : *Marchés nouveaux N°2, Togo cap sur l'an 2000*, Paris, GIDEPPE.

TCHAM K. B., 2002 : *Le Bassin de l'Oti du XVIII^{ème} siècle à 1914*, thèse pour le doctorat d'Etat en Histoire, Université de Lomé, 2 Vol.

TCHAM B. 1990, *Les Troubles sociopolitiques au Togo depuis 1990*, Kara, Graphic-Express.

TCHAM K. B., 1985 : *Les fondements des influences politiques et culturelles de l'Allemagne au Togo*, thèse de doctorat de 3^{ème} cycle, Université de Reims.

TÉTÉ-ADJALOGO T. G., 2000 : *Histoire du Togo La pilante quête de l'ablodé 1940-1960*, Paris, NM 7 éditions, collection Libre Afrique.

TÉTÉ-ADJALOGO T. G., 2002 : *Histoire du Togo. Le régime et l'assassinat de Sylvanus Olympio (1960-1963)*, Paris, NM 7 éditions, collection Libre Afrique.

THIOUB I., 1994 : " Économie coloniale et rémunération de la force de travail : le salaire de manoeuvre à Dakar de 1930 à 1954", in *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome LXXXI, n° 305, pp. 427-453.

THOBIE J. et al., 1990 : *Histoire de la France coloniale 1914-1990*, Paris, Armand Colin.

THOMAS W. I. et ZNANIEKI F., 1927: *Polish Peasant in Europe and America [1918-1920]*, 5 vol., New York; KNOPF A., trad. fr. du vol. 3, 1998 : *Le Paysan polonais en Europe et en Amérique. Récit de vie d'un migrant*, Paris, Nathan.

TIREFORT A., 2003 : " Octobre 1958, « L'affaire Daho-Togo » : Une fièvre de xénophobie en Côte d'Ivoire", in COQUERY-VIDROVITCH C. et al., *Être étranger et migrant en Afrique au XXe siècle. Enjeux identitaires et modes d'insertion*. Vol. I : Politiques migratoires et construction des identités, Paris, L'Harmattan, pp.415-435.

TOULABOR C. M., 1986 : *Le Togo sous Eyadema*, Paris, Karthala.

TOULABOR C. M., 1999 : "Violences militaires démocratisation et ethnicité au Togo", in OTAYEK R. (éd.), *Afrique : les identités contre la démocratie ? Cahier des Sciences humaines*, nouvelle série, n° 10, Paris, éditions de l'Aube, IRD, pp. 105-115.

TRICART J. et KOLB F., 1958 : (dir.), *Étude géographique des circuits commerciaux au Togo*, Strasbourg.

TSIGBE K. N. et al., 2008 : *Promotion de la cohésion sociale au Togo : le rôle de l'enseignement des sciences sociales à l'Université de Lomé*, Programme de petites subventions de recherche en éducation, Rapport final, Lomé, ROCARE-Togo.

UNION INTERNATIONALE POUR L'ÉTUDE SCIENTIFIQUE DE LA POPULATION, 1982 : *Multilingual Demographic Dictionary*, Dolhain, Belgique, Ordina Éditions.

VAN DEN ABEELE G., 1980 : "Sightseers : The tourist as theorist", *Diacritics* n° 10, London.

VERGER P., 1968 : *Flux et reflux de la traite des Nègres entre le Golfe du Bénin et Bahia de Todos os Santos du 17^{ème} au 19^{ème} siècle*, Paris, Mouton.

VIDEHA G. Y. I., 2005 : *Dynamique socio-économique des villes côtières ouest-africaines: étude comparée des citées portuaires de Cotonou, de Lomé et d'Accra-Tema (1950-2000)*, mémoire de DEA d'histoire, Université de Lomé.

VIDEHA G. Y. I., 2003 : *Structures des importations des biens d'équipement passant par le port autonome de Lomé : la question du marché d'occasion (1980-2000)*, mémoire de maîtrise d'histoire, Université de Lomé.

VIRILIO P., 1977 : *Virilio : Vitesse et politique*, Paris, Galilée.

VOORHES A. M., 1959: "Land use and traffic model", in *Journal of the American Institute of planners*, n° 25.

YAGLA O. W., 1992 : *Les indigènes du Togo à l'assaut du pouvoir colonial 1920-1958*, Lomé, NEA-Togo.

YOUNG I. M., 1990 : *Pour une politique de la différence*, Princetown, Princetown University Press.

2. Transports, migrations et mobilité en Afrique et au Togo

ADEPOJU A., 1983 : *Studies and the dynamics and Consequences of Migration to Medium-size Towns in Nigeria* : Research and Policy Prospects. Report and Papers in the Social Sciences, n° 53, Paris, UNESCO.

AGOUNKE A., et PILON M., 1991 : *Quelques aspects de l'insertion urbaine des femmes migrantes Moba-Gurma à Lomé (Togo)*, Paris, Orstom, manuscrit.

AHONSU A. K., 1989 : *Impact des Chemins de fer sur le développement socio-économique du Togo allemand, 1884-1914*, mémoire de maîtrise d'Allemand, Université du Bénin.

AKAKPO-AHIANYO A., 1976 : *Contribution à l'étude de l'immigration au Togo*, Lomé, INRS.

AKUE-GOEH M., 1989 : "Les transports urbains à Lomé" in DULUCQ S. et GOERG O., *Les investissements publics dans les villes africaines 1930-1985, Habitat et transports*, Paris, L'Harmattan, Collection Villes et entreprises.

ALI N., 1998 : *Le chemin de fer pour le Nord-Togo n'est pas encore à son terminus*, Lomé, Presses de l'U.B.

ALMEIDA-TOPOR H. (d'), CHANSON-JABEUR C. et LAKROUM M. (éd.), 1992 : *Les transports en Afrique (XIX e-XX e siècles)*. Actes du colloque organisé les 16 et 17 février 1990 à Paris, Paris, L'Harmattan.

AMIN S., 1967 : *Les migrations contemporaines en Afrique de l'Ouest*, Oxford University Press.

ANDRÉ DE LA FAR A., 1972 : *Les chemins de fer dans la vie des Hommes*, Paris, André Bonne, collection "Univers des hommes".

ANDRY C., 1983 : "Étude sur le chemin de fer de Kayes à Bamakou du Sénégal au Niger" in *Bulletin de la Société de Géographie commerciale*, Paris.

AUBA J., 1993 : "Un monde en mobilité", in *Éducation & Pédagogie*, vol. 17, Paris, Presses de l'imprimerie Carlo Deschamps, pp. 7-13.

BAMAS S., 2002 : "O comme Ouagadougou ou la singularité par les deux roues" in Xavier Godard (dir.), *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Karthala-INRETS, pp. 239-248.

BAROU J., 2000 : "Migrations et travaux forcés en Afrique subsaharienne à l'époque coloniale", in *Hommes & Migrations*, « L'héritage colonial, un trou de mémoire », n° 1 228, novembre-décembre, pp. 50-60.

BASSAND M., 1986 : "La mobilité spatiale, un phénomène macroscopique", in *Sociologie pluraliste et pluralisme sociologique, Mélanges publiés en l'honneur du Professeur Maurice Énard*, Université de Neuchâtel, EDES.

BASTIDE H. & GIRARD A., 1974 : "Mobilité de la population et motivation des personnes : une enquête auprès du public, T. III, Les facteurs de la mobilité", in *Population*, XXIX, 6, Paris.

BIEBER A., MASSOT M. H. & ORFEUIL J-P., 1992 : *Questions vives pour une prospective de la mobilité quotidienne*. Rapport de Convention INRETS- DATAR, Arcueil, INRETS.

BILANTÉ B., 2001 : *La dynamique des transports dans la région de la Kara : cas de la préfecture de la Kozah (nord-Togo)*, mémoire de maîtrise de géographie, Université de Lomé.

BOURRIÈRES P., 1961 : *L'économie des transports dans les programmes de développement*, Paris, PUF.

BRUN J., 1992 : "Le concept de mobilité résidentielle : enjeux théoriques, enjeux idéologiques", in *Les cahiers de l'habitat*, n° 18, juillet, Paris, Imprimerie nationale, pp. 15-19.

BRYANT C., 1977 : *Rural to urban migration in Botswana*, study prepared for the Office of women in development, USAID.

CERTU, 1998 : *L'enquête-ménages déplacements*, Lyon, CERTU.

CHALÉARD J.-L., CHANSON-JABEUR C. et BÉRANGER C. (éd.), 2006 : *Le chemin de fer en Afrique*, Paris, Karthala, Prodic et SEDET.

COULIBALY S., 1978 : *Les migrations voltaïques : les origines, les motifs et les perceptions de politiques*, thèse de Ph. D., Université de Montréal.

COURGEAU D., 1988 : "La mobilité résidentielle", in BONVALET C. et MERLIN P. (éd.), *Transformation de la famille et l'habitat*, Actes du colloque de l'Institut français d'urbanisme, Paris, PUF, Travaux et documents de l'INED, n° 120, pp. 187-197.

DANDONOUGBO I., 2001 : *Transports et développement rural : cas de Hahomegbe, Kpevé, Djatekpe dans la préfecture de Haho*, mémoire de maîtrise de géographie, université de Lomé.

DIETRICH W., 1988 : "Émergence du social lors de la mobilité des individus à partir de la relecture d'un texte de Max Weber", in *Espaces et sociétés, Mobilité urbaine*, n° 54-55, semestriel, n° 2/88, Paris, L'Harmattan, pp. 17-33.

DJOBA M. L., 2003 : *Transport et organisation de l'espace dans la préfecture de Doufelgou (Nord-Togo)*, mémoire de maîtrise de géographie, Université de Lomé.

DUMONT G.-F., 1995 : *Les migrations internationales. Les nouvelles logiques migratoires*, Paris, SEDES.

DUPONT V., 1986 : *Dynamique des villes secondaires et processus migratoires en Afrique de l'Ouest. Le cas de trois centres urbains en région de plantation, au Togo : Atakpamé, Kpalimé, Badou*, Paris, Éditions de l'Orstom, collection Études et thèses.

DUREAU F., 1987 : *Migration et urbanisation, le cas de la Côte d'Ivoire*, Paris, Orstom, collection Études et Thèses.

EGAH S., 2001 : *Transport et organisation de l'espace dans le Zio (Sud-Togo): Étude géographique*, mémoire de maîtrise de géographie, Université de Lomé.

FALL P. D., 2006 : "Travailler en circulant : la circulation en Afrique de l'Ouest et de l'Afrique de l'Ouest à l'Afrique du Sud" in *Migrations & Société*, Vol. XVIII, n° 107, septembre-octobre, Paris, pp. 233-251.

FINDLEY S. E., 1989 : "Les migrations féminines dans les villes africaines : une revue de leurs motivations et expériences", in ANTOINE P., et COULIBALY S., *L'insertion urbaine en Afrique. Actes du Séminaire "Insertion des migrants en milieux urbains en Afrique"*, CRDI, ORSTOM, URD, Lomé, 10-14 février 1987, Paris, Orstom, collection Colloques et séminaires, pp. 55-70.

FRANQUEVILLE A., 1987 : *Une Afrique entre le village et la ville. Les migrations dans le Sud du Cameroun*, Paris, Éditions de l'Orstom.

FROMONT P., 1957 : *Les transports dans les économies sous-développées. Problème des investissements*, Paris, Librairie Générale de droit et de jurisprudence.

GAMANDZORI J., 1987 : *Chemin de fer, villes et travail au Congo (1921-1953)*, thèse de doctorat en Histoire, Université de Paris VII.

GARY-TOUNKARA D., 2004 : "Circulation migratoire et abolition des frontières. Quand le Mali (Ex-soudan) regarde vers la mer, les migrants conquièrent « l'outre mer » (1933-1974)", in GUERASSIMOFF E. (dir.), *Circulation et mobilité dans la migration internationale*, Paris, L'Harmattan, pp. 67-97.

GODARD X., (dir.), 2002 : *Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Karthala- INRETS.

GODARD X., (éd.), 1992 : *Mobilité et transports dans les villes en développement. Transferts de modèles et échanges économiques nord-sud*, Paris, L'Harmattan, collection villes et entreprises.

GOEH-AKUE N. A., 2000 : "Les circuits interafricains d'échanges, un facteur favorable d'intégration ethnique à la base dans les agglomérations précoloniales. L'exemple de Sokodé, de Tchamba et de Kétau au Togo" in *Annales de l'Université du Bénin*, Série Lettres, Tome XX, Lomé, Presses de l'UB, pp. 187-201.

GOEH-AKUE N. A., et SEBALD P., 2005 : "Productions, infrastructures et commerce à l'époque allemande" in GAYIBOR N. L. (dir.), *Histoire des Togolais de 1884 à 1960*, Lomé, Presses de l'UL, Vol. II, Tome 1, pp. 361-397.

GONDOLA C. D., 1993 : *Migration et villes congolaises au XXe siècle. Processus et implications des mouvements campagnes/villes à Léopoldville et Brazzaville (c. 1930-1970)*, thèse de doctorat nouveau régime en histoire, Université de Paris VII, 2 vol.

GUERASSIMOFF E. (dir.), 2004 : *Circulation et mobilité dans la migration internationale* Paris, L'Harmattan.

GUEZERE A., 2008 : "Oléyia" (Taxi Moto) : Acteurs et usagers d'un mode de transport artisanal récent à Lomé, Thèse de doctorat en Géographie, Université de Lomé.

HÄGERSTRAND T., 1987: "Human interaction and spatial mobility: retrospect and prospect", in NIJKAMP P. et REICHMANN S. (eds.), *Transportation planning in a changing world*, Aldershot-Grower, pp. 11-27.

HAHN H. P., 2007: "Cent ans du chemin de fer au Togo: remarques historiques", in OLOUKPONA-YINNON A. P. (éd.), *Le Togo 1884-2004: 120 ans après Gustav Nachtigal. Connaître le passé pour mieux comprendre le présent*. (Actes du Colloque International de Lomé des 27, 28 et 29 septembre 2004), Presses de l'UL, Lomé, pp. 337-352.

HAMER A., 1981 : "Diola women and migration : A Case Study in the uprooted of the western Sahel migrants: quest for cash in the Senegambia, edited by GALLISTEL COLVIN L. et al., New York, Praeger Publishers, pp.183-203.

- IZZARD W., 1985 : "Migrants and Mothers : Case Studies from Botswana", in *Journal of Southern African Studies*, vol. II, no 2, pp. 258-280.
- KAPLAN C., 1996 : *Questions of Travel*, Durham, US, Duke University Press.
- KLEIS G. W., 1981 : "Comparative Perspectives on Migrant Adaptation : Asian Refugees and African Sojourners", in *Journal of Asian and African Studies*, vol. XVI n° 3-4, pp. 269-274.
- KOTTO J., 1980 : *Le chemin de fer, facteur de développement de l'économie camerounaise*, thèse pour le doctorat d'Etat en sciences économiques, Paris.
- KOULIDIATI H., 1989 : *Les problèmes des transports au Burkina-Faso depuis la deuxième guerre mondiale*, mémoire de DEA en Histoire, Université de Paris VII.
- LACEY L., 1985 : Interurban flows of population and occupational skills to three cities in Nigeria" in *International Migration Review*, n° 19, s. e., pp. 686-707.
- LAKROUM M., 1987 : *Chemin de fer et réseaux d'affaires en Afrique occidentale : le Dakar-Niger (1883-1960)*, thèse pour le doctorat d'Etat en histoire, Université de Paris VII.
- LOCOH Th., 1989 : "Le rôle des familles dans l'accueil des migrants vers les villes africaines", in ANTOINE P., et COULIBALY S., *L'insertion urbaine en Afrique. Actes du Séminaire "Insertion des migrants en milieux urbains en Afrique"*, CRDI, ORSTOM, URD, Lomé, 10-14 février 1987, Paris, Orstom, collection Colloques et séminaires, pp. 21-32.
- LUCIEN-BRUN B. et PILLET-SCHWARTZ A.-M., 1987 : *Les migrations rurales des Kabyè et des Losso (Togo)*, Paris, éditions de l'Orstom, collection Travaux et documents, n° 202.
- LUCIEN-BRUN B., 1974 : *La colonisation des terres neuves du centre-Togo par les Kabyè et les Losso*, thèse de doctorat de 3^{ème} cycle en géographie, Université de Paris I.
- MACKENSEN R., VANBERG M. ET KRÄMER K., 1975 : *Probleme regionaler Mobilität*, Göttingen.
- MALDANT M. B. (dir.), 1964 : *Transports terrestres dans l'ouest africain : évolution en volume, calcul d'élasticité*, Paris, Université de IEDES.
- MARGUERAT Y., 1985 : *Les migrations vers les villes du Togo*, Lomé, Orstom.
- MARGUERAT Y., s.d. : *La place des villes dans les cheminements migratoires : un exemple de migrations kabyè à travers le Togo*, Paris, Orstom, manuscrit.
- MARGUERAT Y., : 1994 : *Population, Migrations, Urbanisation au Togo et en Afrique Noire. Articles et documents (1981-1993)*, Lomé, Presses de l'U.B., Collection "Patrimoines" n° 2.
- MASSOT M.-H. et ORFEUIL J.-P., 2005 : "La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale", in *Cahiers Internationaux de Sociologie*, Vol. CXVIII, Paris, pp. 81-100.

MERLLIE D. & PREVOT J., 1997 : *La mobilité sociale*, Paris, La découverte, Nouvelle édition.

MUGANGA D., 1998 : "Performance des transports publics et complémentarité intermodale urbaine : pour un transfert d'expérience et une coopération Europe Afrique" in CODATU VIII, *La politique de déplacements urbains*, Cape Town, Balkema, pp. 495-498.

NGABMEN H. et GODARD X., 1998 : "L'expérience des taxis motos en Afrique de l'Ouest : à la croisée des logiques économiques, sociales et environnementales, in CODATU VIII, *La politique de déplacements urbains*, Cape Town, Balkema, pp. 499-503.

NYASSOGBO G. K., 1975 : *Contribution à l'étude des relations villes-Campagnes dans la région des plateaux au Togo*, Thèse de doctorat de 3^{ème} cycle de géographie, Université de Toulouse.

NYASSOGBO G. K., 2006 : "Mobilité rurale autour d'une petite ville : l'exemple de Badou en zone de plantation cacaoyère au Togo", in *Mosaïque* n°005 & 006 de décembre 2006 : pp. 207-219.

OGOUNDÉ L., 1981 : *La diaspora des Kabiyè du Nord-Togo. Contribution à l'étude de la migration au Togo*, Thèse de doctorat de 3^{ème} cycle, Université de Bordeaux III.

OKOJIE C. E., 1984 : "Female migrants in the urban labour market : Benin city, Nigeria", in *Canadian journal of African studies*, vol. 18, n° 3, pp. 547-562.

OLEVERA L. D. & PLAT D., 2002 : " M comme Mobilité et les déplacements urbains au quotidien", in GODARD X., (dir.), *Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Karthala- INRETS, pp. 203-218.

ORFEUIL J-P., 2000 : *L'évolution de la mobilité quotidienne. Comprendre les dynamiques, éclairer les controverses*, Arcueil, INRETS, Collection synthèses INRETS, n° 37.

OUCHO J. O., 1990 : "Migrant linkages in Africa, in *Conference on the role of Migration in African Development: issues and policies for the 90's*, Vol. I, *Commissioned paper*, Dakar, Union for African population studies, pp. 109-141.

OUCHO O. J. & GOULD T. S., 1996 : "Migration interne, urbanisation et répartition de la population" in FOOTE K. A., HILL K. H. et MARTIN L. G., *Changements démographiques en Afrique subsaharienne*, Paris, INED, pp. 255-296.

PAUVERT J.-C., 1960 : "Migrants et éducation", in *Bulletin de l'I.F.A.N.*, T. XXII, série B, n° 3-4, pp. 467-475.

PAUVERT J.-C., 1955 : "L'ancienne colonisation kabié et ses possibilités d'expansion dans l'Est-Mono", in *Institut de recherches au Togo*, multigr.

PIERRET A., 1952 : *Les mouvements de population chez les Kabre-Losso du Nord-Togo et leurs conséquences dans l'évolution du territoire*, Paris, ENFOM.

PITTIN R., 1984 : "Migration of women in Nigeria : the Hausa Case", in *International migration review*, vol. 18 n° 4, Center for migration studies, New York, pp. 1293-1314.

POINARD M., : 2003, *Mobilités et migrations dans le bassin méditerranéen. Encyclopédie de la méditerranéen*, Aix-en-Provence, Edisud.

POLITIQUE AFRICAINE, 2008 : “Migrants ouest-africains : miséreux, aventuriers ou notables ?” in *Politique africaine*, Paris, Karthala, n° 109 de mars 2008, pp. 5-106.

POYODA B. M., 2001 : *Transport et développement : impact du réseau routier sur la vie socio-économique des populations du canton de Tcharè (Préfecture de la Kozah)*, mémoire de maîtrise de géographie, Université de Lomé.

PRATO P. et TRIVERNO G., 1985 : “The spectacle of travel”, in *The Australian Journal of Cultural Studies*, n° 3.

PROTHERO R. M., 1969 : “ Les migrants des campagnes vers les villes : caractéristiques et incidence sur la structure de la population dans les zones rurales et urbaines de l’Afrique au Sud du Sahara”, in *Congrès mondial de la population*, Nations Unies, New York, pp. 547-550.

SAMARI ASSOUMA F., 2007 : *Travailleurs et entrepreneurs Tem du secteur des transports au Togo au XX^e siècle*, rapport de recherche, Université de Kara.

SEMI-BI Z., 1976 : “L’infrastructure routière et ferroviaire coloniale, source de mutations sociales et psychologiques: le cas de la Côte d’Ivoire, 1900-1940”, in *Cahiers d’Études Africaines*, Vol. 16, Cahier 61/62, Histoire Africaine: Constatations, Contestations, pp. 147-158.

SIMTOKENA S. Y., 1997 : *Les transports au Togo et leur incidence socio-économique dans l’entre-deux-guerres (1920 – 1939)*, mémoire de maîtrise d’histoire, Université de Lomé.

SOROKIN P. A., 1927 : *Social Mobility*, rééd. 1959: *Social and cultural mobility*, Illinois, Free Press of Glencoe.

SOTED, 1980 : *Liaison ferroviaire : Togo-Haute-Volta-Niger-Mali* (dossier de pré-investissement), Lomé, Soted.

TEBIE M A., 2002 : *Le réseau routier togolais : du mandat français à l’indépendance (1920-1960)*, mémoire de maîtrise d’histoire, Université de Lomé.

TROULAY P., 1989 : “Les déplacements dans le cadre habituel”, in INRETS, *Un milliard de déplacements par semaine. La mobilité des Français*, Paris, la Documentation française, pp. 71-84.

TSEWU K., 1979 : *Le rôle des transports dans le développement agricole du Togo*, thèse de doctorat de 3^{ème} cycle en sciences économiques, Paris, EHESS.

TSIGBE K. N., 2005 : *Routes et Chemin de fer au Togo (1946-2002)*, mémoire de maîtrise d’histoire, Université de Lomé.

UNECA, 1985 : “Measures to facilitate the return and reintegration of highly skilled migrants into African countries”, in *International migration*, vol. XXIII n° 1, pp. 197-212.

URRY J., 2005 : *La Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la Sociologie ?* (Traduction de Noël Burch), Paris, Armand Colin.

VAN WESTEN A. C. M. et KLUTE M. C., 1986 : "From Bamako with Love : A Case Study of Migrants and their Remittances", in *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 77, pp. 42-49.

WENDEN C. W. (de), 2001 : "Un essai de typologie des nouvelles mobilités", in *Hommes et migrations*, n° 1233, septembre-octobre 2001, Paris.

WOLKOWITSCH M., 1992 : *Géographie des transports, Aménagement et environnement*, Paris, Armand Colin.

YACOOB M., 1983 : "Ahmadiyya and urbanization - migrant women in Abidjan", in Working papers n° 75 - African studies center, Boston university, Boston, Massachusetts.

YAWATCHAME K., 2002 : *Étude de l'impact des pistes rurales sur la vie Socio-économique et culturelle des populations riveraines. Cas de la piste Bassar-Tankpayabour (Préfecture de Bassar)*, mémoire de maîtrise de sociologie, Université de Lomé.

CODESRIA - BIBLIOTHÈQUE

ANNEXES

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

Annexe 1 :

Nombre total des véhicules automobiles, par marque et par catégorie, mis en circulation au Togo, jusqu' au 1^{er} mars 1930

MARQUES	Voitures touristes	CAMIONS				Nombre total de camions	Motocyclettes	Tracteurs	Nombre total de véhicules (Voitures+ camions)
		moins de 500 Kg	De 500 à 1000 kg.	Plus de 1000 kg					
REO		1	7	147	155	-	-	155	
FORD	43	39	15	12	66	-	-	109	
CITROEN	33	5	29	8	42	-	-	75	
UNIC	-	-	14	48	63	-	-	63	
LATIL	2(a)	-	-	25	25	-	6	33	
INTERNATIONAL	-	-	1	25	26	-	-	26	
DODGE	11	1	11	2	13	-	-	24	
CHEVROLET	4	-	15	4	20	-	-	24	
DELAUNAY BELLEVILLE	14	1	3	-	3	-	-	17	
RENAULT	9	-	3	-	4	-	-	13	
FLAT	4	-	3	4	7	-	-	11	
GRAHAM	-	-	1	9	10	-	-	10	
OVERLAND	7	-	1	-	1	-	-	8	
DELAHAYE	1	-	-	6	6	-	-	7	
STEWART	-	2	-	6	7	-	-	7	
MORISS-HENLEY	1	1	-	-	3	-	-	4	
HANOMAG	3	-	-	-	1	-	-	4	
DONNET	2	-	-	1	1	-	-	3	
ESSEX	34	-	2	-	-	-	-	3	
STUDEBAKER	-	-	-	-	-	-	-	4	
OPEL	-	-	-	3	3	-	-	3	
BERLIET	2	-	-	-	2	-	-	2	
PLYMOUTH	2	-	-	-	-	-	-	2	
WHIPPET SEDAN	1	-	-	-	-	-	-	2	
LE BORGUE	1	-	-	-	-	-	-	1	
CHENARD & WALKER	-	-	1	-	-	-	1	2	
FORDSON	-	-	-	-	-	-	1	1	
UNITED	-	-	-	1	1	-	-	1	
RUGGLE	-	-	-	1	2	-	-	2	
WILLY-KNIGHT	-	-	-	1	1	-	-	1	
SAURER	-	1	-	1	1	-	-	1	
MATHIS	-	-	-	-	1	-	-	1	
MAXWEL	1	-	-	1	1	-	-	1	
DELAJE	-	-	-	-	-	-	-	1	
MANCHESTER	1	-	-	-	1	-	-	1	
DAKLAND	-	1	-	-	-	-	-	1	
OVERLAND WHIPPET	-	-	-	1	1	-	-	1	
BUICK	-	-	-	-	-	-	-	1	
WILLYS OVERLAND	-	-	-	-	1	-	-	1	
PEUGEOT	-	-	-	-	-	4	-	4	
TRIUMPH	-	-	-	-	-	4	-	4	

MONET-GOYON	-	-	-	-	-	3	-	3
GRIFFON	-	-	-	-	-	3	-	3
B.S.A	-	-	-	-	-	2	-	2
MAGNAT-DELOSE	-	-	-	-	-	1	-	1
CHAMPEZACHE	-	-	-	-	-	1	-	1
TERROT	-	-	-	-	-	1	-	-
TOTAL	150	3	108	307	468	19	8	645

Source : ANT-Lomé : Dossier 9-C, Garage central, état du parc automobile sur le territoire togolais (1930)

Annexe 2

PRINCIPALES ENTREPRISES ÉTABLIES AU TOGO SOUS MANDAT FRANÇAIS

Maison d'importation et d'exportation, Compagnie Française de l'Afrique Occidentale (F.A.O.), 32, cours Pierre-Puget, Marseille. Succursales à Paris, 58, rue Saint-Lazare ; à Bordeaux, 28, Cours Xavier-Arnoz. Société anonyme, 1887. Capital 25.000.000 de francs. Importation. Exportation. Comptoirs à Lomé. Factoreries dans les principaux centres du Togo. Dépositaires des produits « Texas » (huiles, essences, pétrole) de la California Corrugate Culvert C° (Armco). Air Liquide, Compagnie Fermière de Vichy. Agence Ford.

Société Commerciale de l'Ouest Africain (S.C.O.A.). Siège social : 7, rue de Téhéran, Paris. Succursales à Manchester. Capital : 67.987.500 francs. Importation et Exportation. Comptoir à Lomé. Factoreries dans les principaux centres au Togo. Dépositaire des produits Cadum, des automobiles Chenard et Walker, Delahaye. Matériel Decauville. Chrysler-Dodge.

Société des Transports de l'Afrique Occidentale (S.T.A.O.). Siège social : 7, rue Berryer, Paris (9°). Société anonyme. Capital : 15.000.000 francs. Tous transports à l'intérieur du Togo vers Centre Africain, location de voitures de tourisme. Garages et ateliers dans les principaux centres du Togo. Importation et Exportation. Agence des automobiles Renault, de l'huile Kervolline, des pneumatiques Dunlop.

Société Générale du Golfe de Guinée (S.G.G.G.). Capital : 6.400.000 francs. Siège social : 24, rue Drouet. Paris. Importation et Exportation. Usine d'égrenage de Coton et de Kapok. Comptoirs principaux à Lomé. Atakpamé. Stock Michelin.

Comptoirs Coloniaux. Société anonyme. Siège social : 10, quai de Retz-Lyon. Capital : 1.000.000 francs. Comptoirs à Lomé et Porto-Novo. Importation. Exportation. Automobiles Chevrolet.

G.B. Ollivant et C° Ltd. Siège social : 3, Albert Street, Manchester. Importation et Exportation. Comptoir à Lomé. Factoreries dans les principaux centres du Togo.

The United Africa C° Ltd. Unilever House, Blackfriard, Londres. Capital :

13.000.000 francs. Importation et Exportation. Usine d'égrenage de Coton. Représentant de Vacuum Oil C°, Lloyds, Vauxhell, Bedford.

J. Walkden et C° Ltd. Siège social : Unilever House, Blackfriard, Londres. Importation et Exportation. Représentant de Pétroles Shell de l'Ouest Africain français.

John Holt et C° Ltd. Royal Liver Building, Liverpool. Agences au Havre, Bordeaux et Marseille. Armateurs. Importation et Exportation. Dépositaire : machines « Remington ». Bicyclette « Rudge Whitworth ». Grillage pour béton armé « Ribmet ». Bière « Atlas ». Pneumatiques : Firestone.

Deutsche Togo Gesellschaft. Siège social à Berlin. Capital : 300.000 reichmarks. Importation et Exportation. Comptoir à Lomé et factoreries.

Société Africaine Financière et Agricole. Société anonyme. Capital : 3.000.000 de francs. Usine d'égrenage de Coton et de Kapok. Siège social : Atakpamé, Togo.

PRINCIPALES MAISONS DE COMMERCE LOCALES

Industrielle Coloniale. Société anonyme. Capital : 4.500.000 francs. Siège social : Paris (8^e), 52, rue de Lisbonne. Exportation de la Centrale électrique. Fabrique de glace, Lomé.

Aychenne Raymond. Importation, Exportation. Représentation : Bière de Vézelize. Les fils d'Albert Collet. Pressoirs Collin. Forges et Ateliers de Moudon. Billioud et Durand, five-Lille, etc...

Comptoirs du Togo : Quincaillerie, pièces d'autos.

Moraitis et Clément : Vivres frais, glace, chambre froide, comestibles.

Banques. B.A.O. Banque de l'Afrique Occidentale, 38, rue Labruyère, Paris. Société anonyme, 1901. Capital : 50.000.000 de francs. Lomé

Compagnie de Navigation. Chargeurs Réunis, 3, boulevard Malesherbes, Paris. Société anonyme, 1872. Capital : 100.000.000 de francs. Lomé.

Compagnie Française de Navigation à vapeur (Fabre Line), 15, rue Beauvau, Marseille, agence à Paris, 3, boulevard Malesherbes. Société anonyme, 1881. Capital : 15.000.000 de francs. Lomé.

Compagnie Marseillaise de Navigation à vapeur (Fraissinet), 3, rue Beauvau, Marseille, agence à Paris, 12, rue de la Victoire. Société anonyme, 1867. Capital : 17.500.000 de francs. Lomé.

Société Navale de l'Ouest (S.N.O.). Siège social : 8, rue Aubert, Paris (9^e). Société anonyme, 1906. Capital : 11.531.500 francs. Agence à Lomé : Chargeurs Réunis.

Elder Dempster et Cs Ltd. Colonial House Waterstreet Liverpool. Représentants de l'Africa s/s Coy et British African s/s Coy et de la White Star Line, Lomé.

Américan West African Line, New-York. Agent à Paris : consortium, maritime franco-américain, 1 bis, cite paradis, Paris (10^e). Agence à Lomé : Compagnie française de l'Afrique Occidentale (F.A.O.).

Holland West Africa Lijn. Lomé, Société commerciale de l'Ouest africain (S.C.O.A.). Agents à Paris : Van Ommeren, 10, rue Auber.

Woermann Linie. Siège social : Afrikahaus, Hambourg, Armements, Deutsch Ost-Africa Linie, Hambourg-Bremer, Africa Linie. Lomé. Agents à Paris : Hernu, Péron et Cie, 61, boulevard Haussmann, Paris. Agence à Lomé : Deutsch Togogesellschaft.

Navigazione Liberia Triestina. Agence à Lomé : A. Gariglio.

Source : Péchoux, 1939 : 237

Annexe 3 :

DÉCRET N° 69.130

Portant création d'un service des Transport routiers.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

Vu les ordonnances n°s 15 et 16 du 14 Avril 1967 ;

Vu l'arrêté n° 875/TP du 09 Décembre 1953 portant création d'un service des lignes dans le territoire du TOGO complété par la note de service n° 3458 du 29 Décembre 1953 pour son application ;

Vu la Note de Service des Carburants dans le cadre de la Direction des Mines et de la Géologie ;

Sur proposition du Ministre des Travaux Publics, Mines, Transports, des Postes et Télécommunications ;

Le Conseil des Ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ARTICLE 1^{er} : Il est créé un service des Transports Routiers Publics, Mines, Transports, des Postes et Télécommunications.

ARTICLE 2 : Le service des Transports Routiers est chargé de l'organisation, la coordination, l'harmonisation, la réglementation, la surveillance et du contrôle des Transports Routiers, à l'intérieur et sur le plan des relations interafricaines et internationales.

ARTICLE 3 : Dans le cadre de la politique économique des programmes de développement, des accords ou conventions, le Service des Transports Routiers traite notamment des questions ci-après :

- Études et accords sur les problèmes des transports intérieurs et inter états,
- Études et contrôle des tarifs routiers,

- Législation routière et accords internationaux,
- Étude des courants de trafics et des itinéraires à caractère économiques,
- Étude de la planification des Transports Routiers et des moyens à mettre en œuvre pour sa réalisation,
- Préparation des travaux du comité National des Transports,
- Réception technique des véhicules automobiles,
- Immatriculation des véhicules et délivrance des cartes grises,
- Délivrance des cartes nationales et internationales de transport (passagers, marchandises et mixtes),
- Délivrance après réception technique, des autorisations de mise en service des véhicules citernes et transport de carburants,
- Visite technique et périodique des véhicules,
- Examen, contrôle et établissement des titres de permis de conduire nationaux et internationaux,
- Contrôle de la circulation routière en collaboration avec les services intéressés,
- Secrétariat de la Commission Technique Spéciale de retrait des permis de conduire et des Commissions Itinérantes chargées de relever et de sanctionner les infractions graves du Code de la Route.

ARTICLE 4 : Les attributions énumérées ci-dessus sont retirées à la Direction des Mines et de la Géologie et le service des Transports Routiers remplace le service des carburants.

ARTICLE 5 : Le chef de Service des Transports Routiers qui est nommé par arrêté du Président de la République sur proposition du Ministre des Travaux Publics, Mines, Transports, des Postes et Télécommunication :

- Prépare les textes réglementaires et les instructions, relatifs à ce service,
- Établit les propositions budgétaires, dresse les commandes de matériel,
- Fait tenir un registre inventaire du matériel en service et tous les livres prévus dans les règlements spéciaux de comptabilités en deniers et en matière,
- Note tous les agents du Service des Transports Routiers.

Il reçoit les délégations nécessaires en plein et rapide exercice de ses fonctions.

ARTICLE 6 : Pour l'exécution des tâches qui lui incombent, le Chef du Service des Transports Routiers dirige et coordonne les activités des différentes sections placées sous son autorité ; il est en outre chargé des relations avec les auto-écoles, la Prévention Routière et les Organisations Professionnelles des Transports, de la tenue et de la mise à jour d'un fichier central rassemblant les statistiques relatives à la délivrance des différents titres de Transports.

ARTICLE 7 : Les modalités d'application du présent décret seront fixées par arrêtés ministériels.

ARTICLE 8 : Toutes dispositions contraires au présent décret sont abrogée »s.

ARTICLE 9 : Le présent décret qui prendra effet à compter du 1^{er} Janvier 1970 sera publié au Journal Officiel de la République Togolaise.

Fait à Lomé, le 23 juillet 1969

Général E. EYADEMA

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

Annexe 4 :

MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR LE RAIL (1951-1962)

Produits transportés	Quantités transportées (1 000 tonnes)											
	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962
Total global ¹ dont :	72,7	119,4	125	93,7	73,4	63,7	67,9	68,6	60,2	83,7	48,3	63,3
Maïs	0,9	1,1	6,7	6,4	4,1	1,5	1,4	1,4	1	1,4	1,8	1,4
Palmistes	4,1	5,3	5,7	4,9	5,3	5,9	3,8	6,7	3	5,4	3,9	3,4
Huile de palme	0,5	0,2	0,4	0,9	1,1	0,9	0,6	0,3	-	0,1	0,1	0,1
Cacao	4,2	3,1	7,5	18,3	8,7	1,3	2	3,9	3,9	7,3	4	5,3
Coton brut	2,9	3,5	2,7	2,3	3,6	2,1	3,3	2,7	2,9	5,2	2,1	4
Coton en balles	0,4	1,6	0,2	0,7	0,9	0,5	1,1	1,3	0,8	1,7	1,1	0,1
Graines de Coton	0,8	2	0,7	0,9	1,2	0,9	1,9	1,9	1,4	3,2	1,6	1,1
Coprah	2,4	3,4	3,8	3,2	2,5	2,4	2,1	1,6	1,7	1,2	1,7	0,5
Arachides décortiquées	3,5	2,9	0,6	1,8	2,5	1,5	1,4	2,9	0,1	1,3	1,8	0,8
Café	1,5	0,7	0,7	1	0,4	1,7	1,8	2,8	5,7	2,5	4,6	4,3
Farine de manioc	5,7	7,6	8,1	3,8	1,6	1,8	3	2,9	0,6	0,5	0,3	0,9
Igname et Féculé de manioc	1,3	1,4	2,3	3,9	4,3	4,9	5,5	5,1	7,5	6	5,3	5,4
Tapioca	-	3,6	3,7	1,4	1,2	1,6	1,4	0,9	0,3	0,8	1,1	0,4
Haricots	0,5	1,1	1	1,1	1,2	0,5	0,8	0,5	0,6	1,5	0,9	0,6
Sel	4	0,9	1	2,1	1,7	1,4	2,2	3,1	1,5	0,4	0,4	0,3
Carburants	3,1	2,3	2,4	5,8	2,2	1,8	2,4	2,2	1,6	1,1	1,2	1
Chaux et Ciment	3,2	2,3	3,2	5,1	3,1	3,5	4,9	5,1	3,1	3,6	1,2	1,4
Total global (1) par ligne :												
Centre	30,9	29,1	23,9	35,3	32,9	24,2	28,3	30,7	25,7	35,6	26,8	39,3
Anécho	17,2	49,3	57,8	22,6	15,1	15,6	14,9	15,4	9,9	23,8	12,5	8,5
Palimé	24,6	41	43,3	35,8	25,4	23,9	24,7	22,5	24,5	24,3	9	15,5

Source : Service de la statistique générale, *Inventaire économique du Togo 1962-1963*, 1964, p. 104.

¹ Le CFT a assuré le transport de 9,1 millions de tonnes de marchandises pour la Croix rouge qui sont incluses dans ces chiffres.

Annexe 5 :

PART DE LA FRANCE DANS LE COMMERCE EXTÉRIEUR DU TOGO

Années	EXPORTATIONS			IMPORTATIONS		
	Au total 1.000.000 CFA	Dont vers la France		Au Total 1.000.000 CFA	Dont vers la France	
		1.000.000 CFA	% du Total		1.000.000 CFA	% du total
1950	1.528	828	54,2	1.624	944	58,1
1951	2.699	1.974	73,1	2.331	1.266	54,3
1952	2.081	1.436	69	2.331	1.005	43,1
1953	2.735	1.743	63,7	2.079	1.028	49,4
1954	4.274	2.647	62	2.719	1.209	44,5
1955	3.882	1.741	44,9	3.145	1.277	40,6
1956	2.336	1.810	77,5	2.688	1.180	43,9
1957	2.164	1.837	84,9	2.888	1.387	48
1958	3.157	2.304	73	3.776	1.759	46,6
1959	4.348	3.324	76,4	3.755	1.749	46,6
1960	3.588	2.234	62,3	6.451	3.312	51,3
1961	4.615	2.667	57,8	6.476	2.663	41,1
1962	4.239	2.214	52,2	6.724	2.232	33,2
1963	4.509	2.332	51,7	7.167	2.397	33,4

Source : Service de la statistique générale, *Inventaire économique du Togo 1962-1963*, 1964, p. 120.

Annexe 6 :

EXPORTATIONS EN QUANTITÉ ET EN VALEUR DE QUELQUES PRODUITS
(1959-1963)

Produits	Quantités (Tonnes)					Valeurs (Millions frs CFA)				
	1959	1960	1961	1962	1963	1959	1960	1961	1962	1963
Cacao	8.362	9.414	11.134	11.079	10.263	1491	1382	1289	1182	1176
Café	11.558	4.393	10.230	11.541	6.223	1787	636	1245	1430	801
Amandes	8.007	14.181	11.140	10.400	12.748	318	487	308	284	396
Palmistes										
Huile	101	681	866	304	172	4	30	46	16	7
Noix	5.040	3.412	4.818	1.894	2.964	275	164	180	68	118
Coco										
Huile	240	128	-	-	-	9	4	-	-	-
Fibre	1.917	3.178	2.433	1.911	2.751	200	361	312	251	353
Coton										
Graines	2.146	3.968	3.244	1.970	3.788	22	49	41	20	53
Arachides décortiquées	164	1.571	3.597	1.840	2.809	7	69	163	74	119
Farine	1.772	5.349	3.526	561	354	47	114	126	30	20
Manioc										
Fécule	2.092	3.098	4.917	2.907	4.604	54	88	119	73	121
Tapioca	366	998	1.241	442	743	13	38	42	15	25
Phosphates	-	-	57.161	184.723	441.434	-	-	155	489	1068
Ensemble des produits énumérés	41.765	5.071	114.707	229.572	488.853	4227	3422	4026	3932	4239
TOTAL GLOBAL	46.726	57.292	123.100	235.856	495.552	4348	3588	4615	4239	4509
Proportion (en %) des produits par rapport au total global	89%	88%	93%	97%	99%	97%	95%	87%	93%	94%

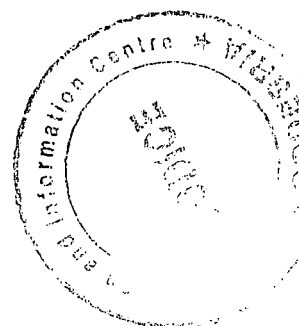
Source : Service de la statistique générale, *Inventaire économique du Togo 1962-1963*, 1964, p. 121.

Annexe 7 :

COMMERCIALISATION DES CARBURANTS AU TOGO

SITUATION AU 31-12-63

Localisation des points de ventes ou d'utilisation			Nombre de Stations	Capacité de stockage en m ³
Région	Circonscription	Localité		
MARITIME	Anécho	Agouègan	1	10
		Anécho	11	272
		Anfoin	1	10
		Glidji	1	2
		Kpémé	3	19.396
		Porto-Séguro	2	40
		Vogan	2	41
	Lomé	Lomé	37	8.270
	Tabligbo	Tabligbo	2	60
	Tsévié	Assahoun	1	12
Tsévié		6	98	
			67	28.211
Des PLATEAUX	Akposso	Badou	1	1
	Atakpamé	Anié	5	93
		Atakpamé	13	249
	Klouto	Blitta	1	20
		Agou	3	55
		Kpadapé	2	20
	Nuatja	Palimé	10	220
		Nuatja	3	40
			38	698
CENTRALE	Bafilo	Bafilo	1	8
	Bassari	Bassari	2	58
	Lama-Kara	Lama-Kara	6	166
	Niamtougou	Niamtougou	2	21
	Pagouda	Kétau	3	45
	Sokodé	Sokodé	11	270
		Sotouboua	1	20
			26	588
SAVANES	Dapango	Dapango	7	156
	Kandé	Kandé	1	10
	Mango	Mango	2	58
			10	224
Ensemble du pays			141	29.711

Source : Service de la statistique générale, *Inventaire économique du Togo 1962-1963*, 1964, p. 128.

Annexe 8 :

COMMERCIALISATION DES CARBURANTS AU TOGO (Suite)

Localisation des produits de vente ou d'utilisation			Capacités de stockage correspondantes en m ³			
Région	Circonscription	Location	Avant 1961	En 1961	En 1962	En 1963
MARITIME	Anécho	Agouégan	0	0	10	0
		Anécho	130	75	67	0
		Anfoin	10	0	0	0
		Glidji	0	0	2	0
		Kpémé	8.560	0	10.836	0
		Porto-Séguro	40	0	0	0
		Vogan	41	0	0	0
	Lomé	Lomé	448	185	7.504	133
	Tabligbo	Tabligbo	0	30	30	0
	Tsévié	Assahoun	12	0	0	0
Tsévié		40	0	25	33	
			9.281	290	18.474	166
Des PLATEAUX	Akposso	Badou	0	0	1	0
		Atakpamé	50	0	30	13
	Atakpamé	Atakpamé	104	0	88	57
		Blitta	20	0	0	0
		Klouto	35	0	20	0
	Kpadapé	Kpadapé	10	0	10	0
		Palimé	135	20	30	35
Nuatja	Nuatja	20	0	10	10	
			374	20	189	115
CENTRALE	Bafilo	Bafilo	0	0	8	0
	Bassari	Bassari	28	0	0	30
	Lama-Kara	Lama-Kara	60	0	76	30
	Niamtougou	Niamtougou	0	0	8	13
	Pagouda	Kétao	18	0	10	17
	Sokodé	Sokodé	150	0	20	100
		Sotouboua	0	0	20	0
			256	0	142	190
Des SAVANES	Dapango	Dapango	20	0	86	50
	Kandé	Kandé	0	0	0	10
	Mango	Mango	28	0	0	30
			48	0	86	90
Ensemble du pays			9.959	310	18.891	561

Source : Service de la statistique générale, *Inventaire économique du Togo 1962-1963*, 1964, pp. 129-130.

Annexe 9 :

**PRIX MOYENS DE QUELQUES PRODUITS DE GRANDE CONSOMMATION EN FRANCS
COURANTS**

Nature de produits	Unité de mesure	Prix de l'unité de mesure en :				
		1959	1960	1961	1962	1963
I. ALIMENTATION						
1) Féculents farineux						
Pâtes alimentaires Famo	Paquet 250 grs	35	35	35	35	35
Riz en vrac	kg	50	44	44	53	51
Maïs en grain	kg	14	14	33	21	21
farines de maïs	kg	21	19	30	28	34
Pain de maïs	kg	29	25	49	35	30
Gary	kg	26	20	22	22	20
Haricots secs	kg	34	39	57	47	50
2) Légumes et fruits frais						
Pommes de terre	kg	52	48	51	56	57
Igname	kg	20	17	28	24	21
Salade verte (production locale)	kg	44	33	41	55	58
Légumes verts	kg	36	49	38	41	43
Tomates	kg	36	67	78	114	78
Gombo	kg	30	36	47	70	43
Oignons gros	kg	49	72	60	69	83
Oignons petits	kg	72	99	109	111	180
Bananes	kg	20	15	17	21	15
Oranges	kg	14	13	15	20	15
3) Œuf, Lait, Corps gras						
Lait (non sucré concentré)	Boîte de 370 à 400 grs	46	47	45	45	44
Margarine	Paquet de 250 grs	67	67	71	74	68
Huile d'arachide	Litre	137	133	135	138	139
Huile de Palme	Litre	106	87	90	103	84
Huile de noix de Coco	Litre	110	103	79	99	85
4) Épicerie, conserves						
Sel de cuisine vendu sur le marché	kg	16	17	19	18	17
sucre en morceaux	kg	68	68	67	60	60
Café moulu local	kg	170	170	170	170	165
Thé lipton	Boîte de 125 grs	138	149	145	135	134
Piments rouges	kg	71	103	145	85	107
Piments verts	kg	54	125	125	68	133
Sardines à huile	Boîte ¼ club	34	33	33	33	31
5) Viandes, volailles, poissons						
Viande de bœuf sur le marché	kg	187	187	199	225	217
Viande de porc sur le marché	kg	175	179	186	175	175
Poulet vif	kg	203	210	194	211	195
Poissons frais	kg	140	175	192	152	171
Poissons fumés	kg	153	177	215	173	254
Crevettes fumées	kg	1.096	1.143	908	891	1.378
II. BOISSONS						
Vin rouge	Bouteille de 66 cl	72	72	72	72	88
Bière	Bouteille de 66 cl	75	75	75	72	76
Whisky	Bouteille de 75 cl	953	898	850	831	768
Cognac Martell	Bouteille de 75 cl	784	796	755	819	883

III. HABITATION						
1) Chauffage, éclairage						
Pile torche 1,5 volt	Pièce	20	30	30	28	30
2) Équipement ménager						
Lit deux places en bois	pièce	7.093	8.250	8.200	8.292	8.153
Paillasse tchatcha	pièce	126	118	142	140	108
Natte japonaise	pièce	87	79	107	118	121
Oreiller en kapok	pièce	97	95	94	124	122
Couverture de traite	pièce	344	350	336	354	350
Seaux galvanisés	pièce	210	205	213	250	232
Bassines galvanisées	pièce	468	453	409	405	451
cuvettes émaillées	pièce	373	338	376	375	390
Bol émaillées	pièce	89	94	156	148	153
assiettes émaillées	Les deux pièces	33	54	23	50	71
Verre à boire	Les deux pièces	23	25	33	54	45
Cantine individuelle de dot	Les deux pièces	4.319	4.750	4.533	4.389	4.500
Cantine en bois blanc	Les deux pièces	373	425	345	498	539
Negropot	Les deux pièces	408	398	433	448	465
Gargoulette	Les deux pièces	325	300	0	371	331
Lampe tempête	Les deux pièces	373	0	378	379	375
Machettes à 3 rivets	Les deux pièces	113	114	136	132	134
IV. HYGIÈNE ET SOINS						
Détensifs	Paquet 250 grs	120	120	110	108	109
Savons de Marseille (Local)	Morceau 200 grs	14	15	15	15	15
Coupe de cheveux homme au salon		0	0	39	50	50
V. TRANSPORT						
Vélo	La pièce	11.908	11.674	10.982	11.778	10.771
VI. HABILLEMENT, LINGERIE						
Serviette de toilette	Pièce	131	143	232	243	235
Tricot de corps	Pièce	86	97	128	110	119
Pagnes	Pièce 12 yards	2.197	2.340	2.550	2.782	2.396
Percalé	Le mètre	65	67	71	69	64
Grey baft	Yard	52	58	60	64	58
Drill kaki	Mètre	100	102	152	211	164
VII. DISTRACTION ET DIVERS						
Cigarettes nationales	Paquet	34	33	33	33	31
Cigarettes gauloises	Paquet	44	44	41	41	42
Allumettes	Paquet 10 boîtes	71	69	71	72	74
VIII. BIENS D'ÉQUIPEMENT						
Ciment	Tonne	7.867	7.604	7.694	8.146	8.452
Tôle ondulées	Feuille	412	447	468	420	344
Briques cuites	Les 1.000	1.317	0	1.278	1.225	1.256
Fer à béton 6mm	Barre de 6m	69	75	78	78	75
fer à béton 12mm	Barre de 6m	253	255	265	268	274
Sable rendu Lomé	3 tonnes	1.000	1.183	1.225	1.217	1.291

Source : Service de la statistique générale, *Inventaire économique du Togo 1962-1963*, 1964, p. 149-151.

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

INDEX GENERAL

A

- Abidjan, 37, 145, 312, 313, 318, 319, 384, 545, 553, 563
- Abidjandé, 358
- Ablodé Sodja, 469
- Abobo, 95
- Abobokomé, 467
- Accra, 63, 81, 303, 320, 464, 470, 545, 556
- Adafianu, 63
- Adangbé, 20, 60, 65, 79, 224
- Adélé, 60, 61, 88, 137, 384, 397, 534
- Adjassihouahouè, 137
- Adjido, 61, 136, 225
- Adjouti, 61, 88, 462
- Aflao, 65, 223, 316, 352, 354
- Afrique Noire, 8, 549, 555, 560
- Afro-brésiliens, 478
- Agbanakin, 60, 61, 63, 65, 92
- Agband, 226
- Agbandi, 78, 96, 190
- Agbatitoe, 137
- Agbatopé, 224
- Agbélouvé, 141, 149, 229
- Agbodrafo, 80, 105, 456
- Agboka, 464
- Agbonou, 106, 108, 109, 145, 147, 148, 154, 155, 165, 238, 371, 376, 456, 457
- Agoenyivé, 65, 84, 476
- Agomé, 60, 61, 73, 81, 82, 92, 114, 135, 533
- Agotimé, 60, 63, 65
- Agouè-Adjigo, 63
- Agouégan, 92, 575
- Ahanoukopé, 467
- Aholou, iv, 51, 389, 392, 393, 394, 395, 474, 475, 476, 478, 530, 531
- Aja, 20, 60
- Ajavon, 438, 453, 478
- Aképé, 141, 404
- Aklakou, 64, 95, 135, 136
- Akodessewa, 95
- Akoumapé, 95
- Akparé, 320, 321, 360
- Akposso, 60, 79, 122, 137, 164, 201, 256, 263, 359, 384, 397, 447, 448, 462, 525, 534, 554, 574, 575
- Akwapim, 63
- Algérie, 282, 331, 455, 542
- Allemagne, vi, 57, 58, 85, 91, 92, 93, 110, 113, 114, 120, 121, 131, 148, 202, 232, 233, 276, 277, 281, 286, 287, 296, 300, 331, 349, 350, 369, 377, 378, 409, 412, 423, 464, 555
- Allemands, 3, 4, 5, 23, 24, 25, 27, 56, 57, 58, 64, 65, 80, 84, 85, 86, 91, 93, 94, 96, 97, 101, 103, 104, 105, 112, 113, 119, 120, 121, 132, 136, 143, 144, 145, 150, 151, 188, 199, 204, 225, 255, 401, 406, 435, 438, 460, 461, 463, 464, 465, 468, 473, 498, 537
- Aloènou, 136
- Alokoegbé, 95, 224
- Alonou, iii, 159
- Amakpapé, 2, 3, 4, 80, 355, 356
- Amédégnato, 334
- Amédjopé, 96
- Amegan, 20, 63
- Amlamé, 96, 382, 383
- Amou, 137, 263, 360, 448
- Amou-Oblo, 263, 448
- Amoutivé, 61, 65, 95, 479, 487
- Anécho, viii, 124, 126, 228, 249, 294, 303, 304, 405, 406, 407, 410, 466, 500, 535, 536, 571, 574, 575
- Aného, viii, 60, 61, 63, 65, 66, 73, 78, 85, 86, 94, 95, 101, 103, 105, 107, 109, 111, 112, 114, 116, 119, 123, 129, 135, 136, 139, 141, 143, 146, 147, 149, 152, 160, 162, 163, 180, 181, 183, 201, 223, 224, 225, 229, 230, 237, 238, 242, 243, 245, 248, 249, 267, 268, 269, 278, 283, 310, 320, 371, 382, 383, 407, 436, 438, 456, 472, 497
- Angleterre, 113, 202, 216, 236, 310, 453
- Anié, 137, 145, 148, 149, 193, 198, 224, 252, 320, 377, 378, 425, 456, 457, 523, 574, 575
- Anoufom, 20, 59, 78, 79, 83, 198, 199, 397
- Antilles, 331
- Anyanga, 20, 60, 61, 384
- Aoulosso, 227
- Apoudjak, 74, 200
- Argentine, 331
- Assah, 119
- Assahoun, 65, 81, 95, 118, 119, 136, 141, 224, 229, 455, 456, 457, 574, 575
- Assemblée territoriale, 217, 297, 301, 537
- Assima-Kpatcha, iii, iv, 39, 52, 84, 122, 128, 129, 131, 151, 152, 159, 171, 184, 187, 194, 197, 401, 403, 404, 405, 407, 411, 447, 449, 450, 465, 469, 479, 482, 486, 488, 490, 492, 493, 495, 500, 501, 526
- Atakpamé, 2, 4, 6, 40, 61, 64, 65, 66, 68, 73, 74, 75, 78, 79, 80, 81, 85, 86, 94, 96, 97, 99, 100, 101, 102, 105, 106, 107, 108, 109, 111, 114, 115, 116, 118, 123, 124, 129, 136, 137, 139, 144, 147, 148, 152, 153, 160, 162, 163, 171, 172, 173, 178, 179, 180, 181, 183, 184, 185, 189, 190, 192, 193, 197, 198, 224, 226, 228, 230, 238, 249, 250, 255, 256, 268, 284, 285, 292, 298, 303, 305, 310, 311, 320, 321, 352, 354, 360, 382, 383, 388, 397, 405, 410, 456, 457, 472, 473, 481, 493, 497, 500, 502, 513, 523, 534, 535, 536, 537, 539, 549, 558, 566, 567, 574, 575
- Atayi, 438
- Attitogon, 135
- Automobile, 233, 234
- Autriche, 276, 331
- Avévé, 61, 92, 95, 135
- Awandjélo, 355
- Ayengré, 191, 358

B

- Babahoè, 358
- Badji, 61
- Badou-Dzindzi, 256
- Badougbe, 136
- Bafilo, 68, 70, 73, 138, 227, 382, 383, 574, 575
- Bago, 78, 79
- Baguida, 61, 84, 91, 95, 105, 111, 114, 116, 117, 118, 119
- Balanka, 79, 244
- Bandjéli, 106, 138, 144, 145, 524
- Banque mondiale, v, 8, 31, 50, 349, 358, 359, 360, 361, 363

Bariba, 22, 83
Barou, 41, 156, 521, 529
Bassar, viii, 58, 60, 68, 70, 80, 83,
88, 92, 97, 98, 106, 111, 126,
138, 145, 225, 243, 310, 360,
363, 371, 377, 378, 382, 383,
384, 397, 481, 524, 563
Bassari,, 59, 86, 129, 303, 391, 448
Bassila, 138, 225
Bè, 60, 61, 65, 95, 243, 310, 315,
317, 319, 475
Belgique, 114, 202, 276, 294, 349,
369, 556
Bengabo, 226
Bénin, v, 8, 61, 200, 239, 287, 299,
331, 350, 368, 369, 391, 423,
430, 457, 465, 470, 515, 540,
542, 545, 546, 547, 548, 551,
553, 556, 559
Bétamaribè, 58
Binaparba, 85
Bi-yobé, 481
Blitta, 6, 68, 75, 106, 148, 155,
165, 168, 175, 191, 192, 198,
223, 226, 227, 228, 238, 242,
243, 244, 248, 249, 256, 267,
268, 273, 303, 304, 320, 321,
354, 360, 371, 378, 399, 456,
458, 472, 494, 501, 502, 523,
538, 574, 575
Bogo-Ahlon., 60
Bonnecarrère, 22, 124, 127, 128,
129, 131, 132, 134, 135, 136,
146, 148, 169, 172, 181, 189,
192, 196, 202, 204, 434, 437,
439, 468, 492, 496, 520, 545,
550, 591
Borgou, 65, 78, 185
Boulohou, 75
Brazzaville, 206, 383, 393, 407,
524, 546, 552, 553, 559
Bruxelles, 114, 195, 283, 326, 543
Bulgarie, 331, 409
Bund, 461, 463, 464, 467, 468,
469, 470
Byalou-Sama, 26, 218

C

Cacao, 264, 310, 336, 571, 573
Café, 264, 310, 336, 571, 573, 576
Cambodge, 331
Cameroun, 17, 18, 121, 145, 184,
200, 228, 286, 331, 387, 406,
407, 409, 410, 472, 540, 542,
550, 558

Canada, 331, 349, 377
Capitaine Sicre, 73
Cazaux, 137, 147, 150, 172, 524
Cédille, 150, 263, 422
Chemin de fer, v, 146, 188, 219,
292, 538, 559, 560, 562
Chemins, 229, 293, 556
Chemins vicinaux, 229
Chine, 331
Chra, 137, 188, 224
Cinkassé, 457
Colocopé, 224
Colonisation, 252, 551
Congo Brazzaville, 331
Congo-Océan, 17
Coquery-Vidrovitch, 5, 114, 155,
159
Cornevin, 27, 38, 123, 148, 157,
177, 188, 190, 193, 194, 198,
204, 249, 252, 255, 256, 297,
397, 406, 412, 457, 462, 525
Cote d'Ivoire, 37
Coton, 336, 441, 566, 567, 571,
573
Curt Von François, 20, 545
Cyprien Fabre, 269

D

Dagomba, 60, 462
Dahomey, 63, 68, 78, 92, 98, 103,
104, 113, 114, 126, 128, 141,
143, 145, 149, 163, 180, 189,
201, 223, 224, 225, 228, 243,
244, 248, 257, 288, 303, 310,
321, 322, 331, 335, 336, 338,
339, 401, 402, 405, 406, 466,
467, 468, 469, 470, 482, 526,
545, 548, 553
Dakar-Niger, 17, 146, 179, 504,
560
Dalia, 80
Danemark, 276, 331, 423
Danyi, 60, 122, 256, 307, 358, 396,
397, 399, 449
Danyi-Dzodzi, 256
Danyi-Konta, 256
Dapango, viii, 185, 574, 575
Dapaong, viii, 70, 82, 129, 138,
244, 250, 303, 310, 311, 320,
360, 382, 383, 406, 458, 472,
483
Dassonville, 196, 197, 536
Datcha, 287
Daydé, 143
Dayes Apéyémi, 136

Dayes Kakpa, 307, 536
de Benoist, 313
de Gaule, 206
de Guise, 141, 149, 150, 170, 171,
177, 438, 439, 465, 466, 536
Défalé, 59, 138, 191, 226, 405
Dégbénou, 61, 73
Dekpo, 95, 504, 505
Désenclavement, 433
Deutsche Togo Gesellschaft, v,
105, 177, 567
Dioula, 199
Djabatauré, 145, 196
Djagblé, 95
Djérékpanga, 75
Djéta, 92, 95
Dorsinville, 280
Douala, 228, 407
Doufouli, 226
Duawo, 465
Dynamique, 556, 558
Dzogbégan, 358

E

École de Chicago, 38, 550, 553
Eho, 10, 26, 211, 212, 213, 217,
218, 227, 228, 229, 270
Elavagno, 307, 358
Équipement, 10, 219, 292
Espagne, 331, 423
Essé Sogbedji, 60
Essilivi, 39, 448, 449, 450
Est-Mono, 22, 251, 252, 263, 278,
352, 396, 561
États-nations, 19, 36, 531
Européens, 27, 61, 72, 74, 114,
161, 169, 182, 186, 200, 249,
250, 313, 320, 406, 433, 455,
492, 497, 526
Ewé, 20, 60, 83, 196, 198, 202,
298, 299, 384, 397, 446, 448,
463
Exportation, 168, 566, 567
Eyadema, 444, 470, 544, 555

F

Falkenthal, 84
Fanon, 283, 313, 314
Fazao, 58, 60, 78, 145, 360
Ferjus, 9, 127, 137
Finlande, 331
Flamant et Singer-Kerel, 281, 282
Fon, 20, 60, 188
Fon/Mahi, 60

Fongbé, 224
Fontanilles, 201
France, v, 7, 8, 12, 16, 25, 26, 36,
37, 43, 44, 47, 49, 50, 52, 58,
74, 91, 113, 114, 115, 120, 121,
122, 123, 125, 128, 132, 135,
136, 138, 139, 140, 142, 143,
150, 151, 152, 157, 158, 160,
161, 162, 164, 166, 168, 169,
180, 190, 191, 192, 193, 195,
201, 202, 206, 208, 209, 210,
211, 212, 213, 214, 215, 216,
217, 221, 224, 225, 228, 232,
234, 237, 239, 241, 243, 244,
248, 266, 267, 268, 269, 270,
273, 274, 275, 277, 278, 281,
282, 287, 288, 290, 291, 294,
296, 297, 310, 312, 331, 341,
349, 350, 369, 377, 402, 403,
405, 408, 409, 410, 422, 423,
424, 438, 439, 463, 477, 481,
487, 498, 524, 538, 540, 541,
542, 543, 545, 549, 554, 555,
572

France d'outre-mer, v, 209, 210,
211, 212, 213, 214, 215

Froelich, 198

Frontières, 544, 554

G

Gabon, 216, 331, 407, 412, 526
Gamandzori, 17, 182, 188, 394,
455
Gamé, 2, 95, 108, 114, 137, 238,
355
Gare, 456, 534
Garthey, 466, 467, 469
Gati, 224
Gayibor, iii, 20, 21, 27, 58, 65, 66,
70, 72, 73, 75, 77, 78, 79, 82,
83, 104, 135, 143, 148, 149,
159, 401, 434, 435
Gbadago, 315, 456
Gbédémah, 128, 129, 130
Gbogbo, 118
Gboto, 95
Ghana, 8, 59, 61, 81, 228, 235, 236,
244, 249, 257, 264, 266, 270,
275, 279, 288, 303, 310, 316,
324, 331, 332, 338, 350, 355,
380, 397, 412, 423, 425, 457,
461, 469, 470, 515, 545
Gléi, 4, 108, 114, 256, 320, 360,
425, 457
Glidji, 60, 61, 80, 95, 505, 574, 575

Gnagna, 80
Goeh-Akué, iii, 21, 22, 26, 39, 48,
63, 64, 65, 72, 73, 77, 79, 80,
83, 92, 99, 105, 106, 115, 127,
143, 146, 165, 195, 199, 200,
214, 218, 222, 227, 241, 242,
243, 263, 278, 287, 351, 379,
456, 473, 476, 478, 480, 530

Gonzalez Baeta, 119

Goubi, 79

Goukoupé, 61

Gourma, 20, 58, 68, 250, 397

Grand popo, 63

Grande Bretagne, 7, 58, 91, 121,
122, 233, 281, 423

Grunitzky, 290, 299, 300, 301, 305,
324, 470

Guernier, 27, 184, 223, 226, 228,
229, 231, 244

Guin, 20, 60, 63, 196, 198, 394

Gu-Konu, 30, 443, 445, 446, 450,
452

H

Haho, 2, 3, 81, 100, 224, 354, 355,
542, 543, 552, 553, 558

Haoussa, 185, 394, 457, 478, 544

Haute Volta, 6, 73, 227

Havé, 224

Hihéatro, 96

Hillacondji, 224, 352, 354

Ho, 65, 81, 86, 92, 95, 96, 99, 136,
469

Hollande, 202

Hong Kong, 331

Hongrie, 331

Hospice Coco, 283, 287, 536

Humblot, 111, 122

Hupfeld, 101

I

Igname, 336, 415, 571, 576

Importation, 168, 259, 566, 567

Inde, 331

Infrastructures de transport, 9

Irak, 331

IRD, vi, 42, 50, 390, 555

Irlande, 331

Israël, 331

Italie, 202, 233, 276, 294, 331, 412

J

Japon, 163, 270, 331, 349, 423

Johnson-Kopé, 256

Juvento, 282, 470

K

Kabiyè, 38, 39, 59, 88, 153, 154,
181, 189, 190, 193, 194, 196,
199, 252, 253, 256, 397, 399,
402, 481, 491, 493, 494, 524,
525, 551

Kabyè-Losso, 399, 448

Kakou, 153, 190, 481, 491

Kamboli, 79

Kamé, 96, 97

Kamétonu, 96

Kano, 70

Kantè, 138

Kara, 22, 52, 98, 99, 129, 137, 138,
144, 188, 189, 197, 225, 226,
243, 245, 310, 355, 359, 382,
383, 472, 481, 483, 524, 533,
534, 555, 557, 562

Kasséna, 227, 437, 438

Kaza, 358

Kazaboua, 358

Kédjébi, 224

Kersting, 98

Kessibo-Dzodzi, 256

Kéta, 63, 65, 104, 113

Kétao, 21, 138, 197, 305, 355, 425,
457, 559, 574, 575

Kévé, 95, 141, 455

Kipré, 202

Klose, 20, 72

Klouto, viii, 42, 96, 129, 136, 139,
141, 147, 149, 152, 154, 170,
171, 179, 184, 201, 230, 298,
307, 358, 405, 410, 438, 447,
448, 525, 535, 536, 540, 574,
575

Kodjé, 224

Kodjoviakopé, 467

Konkomba, 58, 88, 384, 481

Kor bongou, 70

Kotokoli, 59, 70, 83, 384, 387, 397

Kouméa, 138

Koundjoaré, 78

Kourouma, 313

Koussountou, 79, 83

Kouvé, 95

Kouzan, iv, 9, 10, 22, 28, 214, 227,
241, 242, 243, 263, 278, 282,

283, 286, 289, 290, 296, 299,
305, 306, 307, 309, 311, 409
Kovié, 95
Kozah, 42, 557, 562
Kpalimé, viii, 2, 65, 73, 81, 82, 86,
96, 97, 99, 100, 105, 106, 108,
109, 110, 114, 115, 116, 118,
119, 123, 136, 137, 141, 146,
155, 160, 162, 163, 178, 179,
180, 197, 199, 224, 229, 237,
238, 245, 248, 249, 256, 266,
267, 268, 273, 305, 310, 320,
321, 352, 353, 354, 355, 371,
382, 383, 387, 399, 405, 436,
447, 456, 458, 469, 472, 497,
535, 544, 558
Kpando, 81, 86, 92, 97, 99, 136
Kpékplémé, 321, 360
Kpélé, 256, 399, 449, 491
Kpellé, 80
Kpessi, 20, 60, 61, 64, 65, 68, 78,
198, 256, 360, 384
Kpètè-Béna, 256
Kpimé, 286
Kpodar, 470
Kponton, 296, 312, 458, 478
Kratchi, 61, 63, 64, 68, 75, 81, 101
Kwaminkroum, 96

L

Lakroum, 16, 17, 19, 51, 115, 146,
179, 454, 455
Lama, 60, 129, 138, 152, 153, 157,
171, 173, 190, 227, 228, 229,
250, 252, 253, 255, 303, 321,
354, 355, 358, 481, 574, 575
Lama-Kara, 129, 138, 152, 153,
157, 171, 173, 190, 227, 229,
250, 252, 253, 255, 303, 321,
354, 574, 575
Lama-Tessi, 228, 358
Landa, 358
Langabou, 96, 137, 193, 355
Lawson, 146, 300, 301, 478, 484,
485, 486, 489, 537
Lébégan, 95
Les biens, 413
Lestrade, 454, 510, 511
Létou, 334
Lévy, 122
Libanais, 406, 478
Litimé, 39, 141, 201, 256, 359, 397,
447, 450, 462, 525, 553
Logba, 59

Lomé, iv, vii, 2, 3, 4, 5, 6, 23, 28,
40, 42, 49, 52, 60, 61, 62, 65,
66, 73, 75, 76, 80, 81, 84, 85,
86, 91, 94, 95, 96, 97, 98, 99,
100, 101, 102, 103, 104, 105,
106, 107, 108, 109, 110, 111,
113, 114, 115, 116, 118, 119,
122, 123, 124, 125, 128, 129,
133, 134, 135, 136, 137, 138,
139, 141, 142, 143, 144, 145,
147, 148, 150, 151, 152, 153,
154, 155, 160, 162, 163, 168,
169, 170, 171, 172, 173, 174,
175, 176, 177, 178, 179, 180,
181, 182, 183, 186, 189, 190,
192, 193, 195, 197, 198, 199,
200, 201, 223, 224, 227, 228,
229, 230, 237, 238, 241, 242,
243, 244, 245, 248, 249, 250,
258, 266, 267, 268, 269, 270,
275, 276, 278, 283, 284, 285,
287, 288, 289, 292, 294, 298,
300, 301, 303, 304, 307, 308,
310, 311, 312, 314, 315, 316,
318, 319, 320, 321, 323, 325,
327, 328, 332, 334, 349, 350,
351, 353, 354, 358, 360, 363,
369, 371, 372, 376, 377, 379,
380, 381, 382, 383, 384, 388,
389, 390, 391, 394, 395, 396,
403, 404, 405, 406, 407, 408,
409, 410, 411, 416, 420, 422,
423, 424, 425, 426, 427, 428,
429, 434, 435, 436, 437, 438,
441, 445, 453, 456, 457, 458,
459, 460, 464, 465, 466, 470,
471, 472, 473, 474, 475, 476,
477, 478, 479, 480, 481, 483,
487, 488, 491, 494, 497, 500,
502, 503, 505, 523, 533, 534,
535, 536, 538, 539, 540, 541,
542, 543, 544, 545, 546, 547,
548, 549, 550, 551, 552, 553,
554, 555, 556, 557, 558, 559,
560, 562, 563, 566, 567, 568,
570, 574, 575, 577
Losso, 38, 39, 88, 153, 188, 193,
194, 196, 252, 253, 256, 358,
391, 399, 405, 481, 491, 524,
525, 560, 561
Lucien-Brun, 38, 189, 190, 252,
254, 255, 357, 358, 359, 360

M

Madagascar, 286, 331, 554

Maga, 299, 470
Mali, 6, 37, 73, 147, 286, 376, 377,
390, 460, 527, 559, 562
Mally, 298, 299, 304, 308, 323,
328, 332, 334, 470
Mango, 5, 59, 68, 70, 78, 80, 82,
85, 88, 89, 92, 96, 101, 105,
114, 138, 139, 144, 152, 153,
154, 171, 173, 176, 181, 182,
184, 185, 186, 196, 197, 198,
201, 225, 230, 244, 249, 298,
303, 310, 311, 360, 382, 383,
389, 401, 405, 406, 410, 472,
535, 536, 538, 539, 549, 574,
575
Mangoassi, 256
Manioc, 336, 415, 573
Marchés, 78, 206, 209, 211, 216,
217, 223, 233, 234, 236, 238,
239, 240, 243, 245, 250, 251,
267, 272, 277, 278, 287, 288,
289, 295, 303, 345, 348, 422,
444, 541, 548, 555
Marchés coloniaux du monde, 211,
216, 217, 223, 238, 239, 250,
251, 267, 277, 278, 303, 422,
541
Marchés tropicaux, 206, 209, 211,
233, 234, 236, 240, 243, 245,
287, 288, 289, 295, 345, 348,
444, 541
Marchés tropicaux et
méditerranéens, 206, 209, 211,
295, 345, 348, 444, 541
Marguerat, 39, 42, 46, 62, 66, 81,
91, 314, 319, 380, 381, 382,
383, 384, 385, 386, 388, 397,
398, 420, 425, 472, 473, 477,
482, 483, 487, 495, 505, 508,
509, 510
Maroc, 277, 331, 424, 545, 552
Matériel roulant, 240
Mauritanie, 286, 321, 322, 331,
335, 336, 338, 339, 548, 552
Mayeden, 39, 448, 449
Méatchi, 469, 470
Méray, 111, 115, 122, 145
Migrations, 58, 387, 557, 558, 560
Mina, 60, 83, 196, 198, 202, 384
Mischlich, 83
Mise en valeur, 147, 546
Missahöhe, 61, 75, 81, 85, 86, 94,
96, 101, 110, 112, 116, 117
Mlapa, 56, 91
Mô, 75

Moba, 58, 60, 185, 250, 387, 390,
391, 448, 553, 556
Mobilité, 39, 471, 480, 543, 557,
558, 559, 561
Mono, 20, 60, 63, 64, 65, 66, 73,
76, 78, 86, 92, 103, 149, 188,
201, 225, 248, 252, 279, 288,
358, 361, 525
Montagné, 150, 465, 471, 483,
501, 502
Mossi, 20, 58, 68, 73, 76, 492
Motocyclettes, 565
Muller, 122

N

Nabe, iii, 22, 143, 146, 201, 263,
439
Naboulgou, 173, 227
Nachtigal, 56, 84, 116, 559
Nakpali, 75
Nan, 227
Natchamba, 355
Nations Unies, 206, 562
Nawdeba, 88, 153
Niamtougou, 59, 191, 197, 382,
383, 574, 575
Niger, 6, 63, 68, 70, 145, 147, 162,
173, 239, 286, 321, 322, 331,
335, 336, 338, 339, 377, 460,
527, 548, 557, 562
Noépé, 92, 95, 114, 118, 119, 273,
404, 456, 472
Norvège, 276, 331, 423
Notsè, 38, 60, 64, 65, 80, 86, 108,
111, 115, 136, 141, 149, 179,
192, 196, 253, 354, 360, 382,
383, 386, 428, 435, 443, 456,
534
Nougou, 70
Nuatja, 86, 537, 574, 575
Nyamassila, 137, 193, 360
Nyassaland, 331
Nyassogbo, iii, 39, 158, 159, 189,
193, 253, 256, 380, 382, 388,
397, 399, 406, 450, 451
Nyékonakpoé, 474
Nyigblin, 84

O

Océan Atlantique, 8, 63
Odomi-Abra, 256
Office du Niger, 37
Ogou, 42, 252

Oti, 20, 58, 68, 69, 106, 144, 154,
186, 305, 406, 538, 539, 555
Ouagadougou, 145, 147, 187, 389,
543, 557

P

Pagala, 137, 148, 456, 523
Pagouda, 138, 193, 305, 382, 383,
483, 574, 575
Pakistan, 331
Palimé, viii, 124, 228, 235, 294,
298, 303, 500, 571, 574, 575
Palmistes, 571, 573
Parakou, 145
Paratao, 68, 70, 73, 82
Parc automobile, 232
Paribas, 132
Paris, iii, iv, 10, 17, 19, 36, 50, 132,
146, 147, 157, 172, 174, 184,
187, 188, 206, 213, 215, 239,
246, 276, 310, 339, 349, 358,
383, 388, 390, 414, 427, 524,
540, 541, 542, 543, 544, 545,
546, 547, 548, 549, 550, 551,
552, 553, 554, 555, 556, 557,
558, 559, 560, 561, 562, 563,
566, 567, 568
Pauvert, 192, 387, 464
Pays-Bas, 276, 277, 294, 331, 369
Péchoux, 116, 123, 128, 139, 147,
148, 149, 152, 162, 165, 181,
188, 193, 194, 197, 198, 199,
217, 438, 500, 506, 521, 523,
568
Peléi et Marguerat, 46
Petit-Popo, 61
Pflimlin, 210, 211
Phérvong, 145
Pillet-Schwartz, 38, 252, 255, 357,
358, 359, 360, 361
Planification, 345
Plans quinquennaux, 444
Pogno, 70
Pologne, 331
Pont, 3, 226
Port de Lomé, 371, 372
Porto Novo, 145
Portugal, 277, 331

R

Randad, 84
Reste, 182
Révolution verte, 347, 414, 554
Rey, 155, 184, 195

Rhodésie, 331
Routes, 56, 94, 219, 229, 292, 293,
353, 562
Routes coloniales, 229
RPT, vi, 444, 445
Ryckmans, 195

S

Sada, 250
Sadori, 225
Salaga, 64, 65, 66, 68, 70, 78, 79,
81, 106
San Francisco, 206
Sansanné-Mango, 20, 59, 68, 70,
75, 78, 80, 86, 88, 89, 129, 144,
267, 268
Sarraut, 5, 48, 109, 124, 125, 126,
127, 128, 131, 143, 433, 492,
591
Savi de Tové, 438, 466, 467
Schwartz, 38, 252, 255, 357, 358,
359, 360, 361, 414, 415, 416,
422, 424, 444, 445
Sebald, 22, 23, 27, 62, 66, 81, 84,
85, 86, 92, 95, 98, 99, 100, 101,
104, 105, 106, 107, 108, 114,
115, 116, 117, 119, 135, 199,
200
Seidel, 62, 80, 81
Sel, 571, 576
Sénégal, 37, 116, 146, 159, 162,
179, 286, 321, 322, 331, 335,
336, 338, 339, 390, 407, 455,
456, 548, 552, 557
Sévagan, 95
Siou, 59, 138
Sodo, 137
Sokodé, 21, 22, 38, 52, 59, 68, 70,
73, 74, 75, 82, 83, 85, 86, 88,
89, 92, 96, 97, 98, 99, 101, 105,
111, 114, 116, 123, 129, 137,
138, 139, 144, 148, 152, 153,
154, 158, 160, 163, 171, 173,
175, 176, 181, 182, 183, 184,
186, 189, 190, 192, 196, 197,
198, 201, 225, 226, 227, 228,
230, 242, 243, 244, 245, 249,
253, 255, 256, 268, 273, 278,
283, 303, 304, 310, 320, 321,
354, 355, 377, 378, 382, 383,
387, 405, 410, 438, 443, 452,
453, 472, 482, 497, 508, 523,
524, 533, 534, 535, 536, 539,
543, 546, 547, 559, 574, 575
Sossou, iii, 448, 450

Sotouboua, 42, 227, 334, 358, 382,
383, 386, 399, 458, 574, 575
Spénale, 283
St Pierre et Miquelon, 127
Stanley, 18
Steyl, 112
Suède, 277, 331
Suisse, 277, 331, 423
Suret-Canale, 49, 208, 246, 278,
454
Sylvanus Olympio, 280, 282, 283,
284, 287, 288, 290, 296, 297,
298, 299, 304, 305, 308, 323,
327, 328, 331, 332, 334, 343,
443, 470, 544, 552, 555

T

Tabligbo, 86, 129, 136, 141, 229,
352, 354, 360, 371, 372, 373,
376, 377, 382, 383, 472, 527,
574, 575
Tado, 20, 60, 149
Talla, 354, 415, 417, 420, 429, 459
Tamekloe, 119
Taoudéni, 21
Taponté, 138
Tchamba, 21, 58, 65, 66, 68, 73,
78, 79, 82, 83, 88, 225, 360,
382, 383, 384, 397, 448, 545,
559
Tchébébé, 191, 358
Tchécoslovaquie, 270, 277, 331
Tchèkpo, 95
Tchokossi, 59, 185, 448
Tchopowa, 106, 145
Téghaza, 21
Territoires d'Outre-Mer, 215
Tété-Adjalogo, 298, 305, 306, 307,
308, 328, 334
Tetebe, 358
Tététou, 65, 92, 96, 149, 190, 193

Thobie, 49, 126, 214
Tigbada, 191, 227, 228
Titigbé, 358
Togblékopé, 2, 3, 371, 437, 438,
491
Togo allemand, 7, 85, 87, 92, 110,
112, 113, 114, 115, 116, 117,
121, 122, 402, 460, 461, 463,
554, 556
Togo français, 27, 28, 121, 128,
132, 224, 404, 434, 460, 461,
463, 465, 467, 481, 523, 546,
549, 551
Togodo, 63, 65, 92
Togoville, 61, 136, 141, 505
Tohoun, 65, 141, 360
Tové, 85, 95, 100, 111, 404, 406,
435
Trafic, 168, 246, 248, 421
Trafic-voyageurs, 246, 248
Transkaragebiet, 22
Transports, 246, 366, 428, 539,
556, 558, 560, 566, 568, 569,
570
Travaux Publics, 46, 49, 223, 267,
278, 285, 568, 569
Tricart et Kolb, 235, 236, 244, 304,
310, 311, 320, 321, 341
Tunisie, 277, 331
Tutelle, 206

U

Union française, 210, 211, 215, 550
Urbanisation, 393, 552, 560

V

Venezuela, 331
Viêt-Nam, 331
Vokoutimé, 95

Volta, 6, 60, 63, 64, 68, 76, 81, 104,
125, 173, 186, 227, 228, 229,
303, 312, 321, 322, 331, 335,
336, 338, 339, 354, 355, 377,
405, 492, 527, 548, 562

W

Wahala, 4, 148, 188, 371
Wawa, 42, 399
Wharf, 538
William-Ponty, 37, 409
Woèvé, 358
Wossimé, 467

X

Xwla-Xwéda, 60

Y

Yagla, 466
Yo, 81, 82, 96, 97
Yokélé, 81
Yorouba, 61, 83
Yoto, 3, 256
Yougoslavie, 277, 286, 331, 409
Ywassa, 487

Z

Zafi, 229
Zébé, 65, 81, 95, 116, 136, 224,
305, 554
Zio, 42, 97, 100, 141, 224, 353, 558
Zöller, 20, 72, 76, 103, 543
Zolo, 92
Zowla, 95

CODESRIA - BIBLIOTHEQUE

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Liste des tableaux

Tableau n° 1	Le portage et les jours de marche entre les localités.....	75
Tableau n° 2	Production du coton au Togo en 1906/1907.....	101
Tableau n° 3	Résultats financiers des voies ferrées du Togo (1907-1912).....	109
Tableau n° 4	Résultats financiers de l'exploitation du chemin de fer du Togo (1921 – 1937)	164
Tableau n° 5	Le trafic du chemin de fer (1924-1938).....	166
Tableau n° 6	Trafic du wharf (1928-1930).....	168
Tableau n° 7	Évolution du trafic routier assuré par la STAO au Togo de 1929 à 1932	174
Tableau n° 8	Relevé des transports gratuits effectués par la STAO (juillet- décembre 1932) En kilogramme	176
Tableau n° 9	Comparaison des tarifs automobile/train en 1933 sur la ligne Lomé-Atakpamé	179
Tableau n° 10	Tarifs du transport ferroviaire au Togo en 1933	180
Tableau n° 11	Voyageurs recensés par le service de transit entre 1932 et 1933	182
Tableau n° 12	Nombre de porteurs utilisés au Togo entre 1921 et 1926.....	183
Tableau n° 13	Villages d'émigration et leurs populations entre 1925 et 1930.....	191
Tableau n° 14	Dépenses effectuées dans le cadre du FIDES au Togo (1947-1959)	218
Tableau n° 15	affectation des crédits (1947-1959)	219
Tableau n° 16	Répartition des routes par cercle au Togo vers la fin des années 1950 (en km).....	229
Tableau n° 17	Parc automobile du Togo par catégorie et par marques au 31 juillet 1958.....	232
Tableau n° 18	Le parc matériel roulant du CFT en 1955	239
Tableau n° 19	Le parc matériel roulant du CFT vers la fin de la période de tutelle	240
Tableau n° 20	Tarif des voyageurs à partir de Blitta dans les années 1950.....	243
Tableau n° 21	Trafic-voyageurs des CFT de 1950 à 1959	246
Tableau n° 22	Trafic-voyageurs des différentes lignes du CFT	248
Tableau n° 23	Répartition des importations togolaises (1957-1959)	258
Tableau n° 24	Importation des principaux produits de consommation au Togo (1948-1958)	259
Tableau n° 25	Part des principaux produits du cru dans l'ensemble des exportations togolaises	264
Tableau n° 26	les recettes d'exploitation du chemin de fer du Togo en millier de franc courant (1954 – 1956)	267
Tableau n° 27	Parité franc togolais – franc français pendant la période coloniale	274
Tableau n° 28	Parité en franc CFA des devises cotées à la Bourse de Paris (au 15 mars 1960)	276
Tableau n° 29	Programme FIDES, tranche 1958-1959 (en millions de F CFA)	291
Tableau n° 30	Dotations du Togo sur les ressources du FAC au titre de l'exercice 1959-1960	292
Tableau n° 31	Autorisation d'engagement sur financement du FED en 1960	294

Tableau n° 32	État et caractéristiques des principales routes du Togo en 1959.....	303
Tableau n° 33	Structure du commerce extérieur au Togo à l'importation suivant les grands groupes d'utilisation des produits.....	329
Tableau n° 34	Évolution de la production des principales cultures (vivrières et marchandes au Togo) entre 1960 et 1966	336
Tableau n° 35	Évolution de l'aide au développement de 1966 à 1980.....	350
Tableau n° 36	Programme routes et ponts (1966– 1970)	353
Tableau n° 37	État des immatriculations au Togo de 1967 à 1980	366
Tableau n° 38	Distance de tracés étudiés par <i>Rail Indian Technical and Economic Services Limited</i>	378
Tableau n° 39	Exodes définitifs en direction de la Gold Coast dans certaines localités du cercle de Lomé de 1924 à 1929	404
Tableau n° 40	Togolais boursiers d'études en France (1954-1960)	408
Tableau n° 41	Évolution de la production des principales cultures vivrières en tonnes (1972-1980)	415
Tableau n° 42	Évolution de la production du café (en T) et du prix d'achat aux producteurs en F CFA le kilogramme (1966-1980)	417
Tableau n° 43	Évolution de la production du cacao (en T) et du prix d'achat aux producteurs en F CFA le kilogramme (1966-1980)	418
Tableau n° 44	Trafic-marchandises du chemin de fer dans le cadre du 3 ^{ème} plan.....	421
Tableau n° 45	Etat des accidents de routes au Togo (1972-1976)	430
Tableau n° 46	Évolution du personnel agricole de 1921 à 1927)	435
Tableau n° 47	Nombre de plants distribués par la station de Tové de 1924 à 1927.....	435
Tableau n° 48	Primes affectées aux concours agricoles en F CFA (1923-1926).....	437
Tableau n° 49	Évolution de l'indice d'exportation de quelques produits du cru de 1923 à 1939 (Année de base 1923 ; indice de base 100)	441
Tableau n° 50	Les boutiques installées à Sokodé en 1933	453
Tableau n° 51	Les ethnies séparées par la frontière coloniale entre le Togo français et la Gold Coast en 1919	461
Tableau n° 52	Quelques quartiers périphériques de Lomé : date de création et densité brute	475
Tableau n° 53	Nouvelles désignations des emplois et échelles au CFT en 1937.....	496

Liste des illustrations photographiques

Photos n° 1	Pont sur le Haho cédé au niveau d'Amakpapé et son impact sur la mobilité	3
Photos n° 2	L'ancien et le nouveau ponts sur la Kara	226
Photos n° 3	Les gares routières de Kara et de Sokodé	245
Photos n° 4	La Nationale n° 1 et la question de son entretien	356
Photos n° 5	Le pont de Lilikopé sur la Nationale n° 1 en pleine décrépitude	356
Photos n° 6	Transformation d'un sentier en piste rurale	359
Photo n° 7	Piste devenue presque impraticable par défaut d'entretien	361
Photo n° 8	Embranchement de Tabligbo sur la ligne centrale	373
Photo n° 9	Gare urbaine de Tokoin Gbadago	456

Liste des cartes

Carte n° 1	Situation du Togo en Afrique de l'Ouest	9
Carte n° 2	Voies de communication et dynamique des agglomérations au Togo au début des années 1980 ...	29
Carte n° 3	Les voies commerciales dans l'aire ajatado (XVIII ^{ème} - XIX ^{ème} siècles)	67
Carte n° 4	Voies commerciales à travers le Bassin de l'Oti	69
Carte n° 5	Principaux itinéraires commerciaux transitant par l'espace aujourd'hui togolais	71
Carte n° 6	Le découpage administratif du Togo allemand	87
Carte n° 7	Découpages administratifs au Togo sous administration française	130
Carte n° 8	Carte routière du Togo dans les années 1950	231
Carte n° 9	Les trois principales zones de colonisation agricole	254
Carte n° 10	Carte routière du Togo dans années 1980	364
Carte n° 11	Carte du réseau ferroviaire du Togo avec les gare-terminus dans les années 1980.....	375
Carte n° 12	Principaux bassins migratoires de la ville de Lomé vers les années 1980	385
Carte n° 13	Etat de la mobilité des Togolais de l'intérieur dans les années 1980.....	398
Schéma n° 1	Réseau du chemin de fer du Togo dans les années 1980	374

Liste des graphiques

Graphique n° 1	kilomètres de routes par cercle en 1930	139
Graphique n° 2	Évolution de la distance moyenne et du tonnage moyen par km (1924-1938)	167
Graphique n° 3	Pourcentage de crédits affectés aux infrastructures dans le cadre du 1 ^{er} plan du FIDES au Togo...	220
Graphique n° 4	Pourcentage de crédits affectés aux infrastructures au titre du 2 ^{ème} plan du FIDES au Togo	221
		588

Graphique n°5	Kilométrage de routes par cercle au Togo vers la fin des années 1950	229
Graphique n° 6	Part des pays occidentaux sur le marché de l'automobile togolais au 31 juillet 1958	234
Graphique n°7	Évolution du trafic-voyageurs des CFT (1950-1959).....	247
Graphique n° 8	Valeur des principaux produits de consommation importés au Togo (1948-1958).....	260
Graphique n° 9	Évolution du tonnage de ciment importé au Togo (1948-1958).....	261
Graphique n° 10	Évolution de la quantité des produits pétroliers importés au Togo (1948-1958).....	261
Graphique n° 11	Évolution de l'exportation du cacao du Togo en pourcentage (1938-1959).....	265
Graphique n° 12	Évolution de l'exportation du café du Togo en pourcentage (1938-1959)	265
Graphique n° 13	Évolution de l'exportation des oléagineux du Togo en pourcentage (1938-1959).....	265
Graphique n° 14	Évolution de l'exportation des produits du manioc du Togo en pourcentage (1938-1959)	265
Graphique n° 15	Part en pourcentage des autres produits d'exportation du Togo (1938-1959)	265
Graphique n° 16	Dotations du Togo sur les ressources du FAC au titre de l'exercice 1959-1960	293
Graphique n° 17	Évolution du trafic-voyageurs des CFT (1960-1966).....	322
Graphique n° 18	Part moyenne des grands groupes de produits dans l'importation (1960-1963)	330
Graphique n° 19	Évolution de la production des cultures vivrières au Togo (1960-1966)	337
Graphique n° 20	Évolution de la production des principales cultures d'exportation au Togo (1960-1966)	338
Graphique n° 21	Évolution du réseau routier togolais (1965-1980)	362
Graphique n° 22	Évolution du réseau routier bitumé (1965-1980)	362
Graphique n° 23	Évolution des pistes rurales en km (1965-1980)	362
Graphique n° 24	Évolution du nombre des engins 4 roues et 2 roues au Togo (1967-1980)	368
Graphique n° 25	Évolution de la population togolaise (1960-1981)	381
Graphique n° 26	Évolution de la population urbaine du Togo (1960-1981)	381
Graphique n° 27	Évolution de la production des principales cultures vivrières en tonne (1972-1980)	416
Graphique n° 28	Évolution de la production du café (en T) et du prix d'achat aux producteurs (en F CFA) le kilo (1966-1980)	419
Graphique n° 29	Évolution de la production du cacao (en T) et du prix d'achat aux producteurs (en F CFA) le kilo (1966-1980)	419
Graphique n° 30	Évolution de l'indice des exportations dans l'entre-deux-guerres (Année de base 1923, indice de base 100)	442

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE.....	iii
REMERCIEMENTS.....	iii
LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS.....	v
NOTE SUR L'ONOMASTIQUE	viii
INTRODUCTION GÉNÉRALE.....	1
PREMIÈRE PARTIE : DES ANCIENNES DYNAMIQUES DE MOBILITÉ À LA RÉORIENTATION DES FLUX MIGRATOIRES AU TOGO PENDANT LES PÉRIODES PRÉ-MANDATAIRE ET MANDATAIRE (Fin XIX ème siècle-1945).....	55
CHAPITRE I : ENTRE ITINÉRAIRES TRADITIONNELS ET INFRASTRUCTURES MODERNES DE TRANSPORT : L'ÉTAT DE LA MOBILITÉ JUSQU'À LA VEILLE DU MANDAT FRANÇAIS AU TOGO (Fin XIX ème siècle-1920)....	57
I. RÉSEAU DES VOIES DE COMMUNICATION ET DYNAMIQUE DES PEUPLES DE L'ESPACE TOGOLAIS À LA BASE : LES RÉALITÉS DE LA MOBILITÉ AVANT LE SCRAMBLE COLONIAL	57
1. Migrations et mise en place du peuplement dans l'espace togolais : état des lieux au début de l'ère coloniale	58
1.1.Les peuples de la partie septentrionale du Togo.....	58
1.2.Les peuples du Togo méridional	60
2.Réseaux commerciaux, productions et échanges dans l'espace togolais au début de l'ère coloniale	62
2.1.Les circuits commerciaux.....	63
2.1.1. Les voies navigables	63
2.1.2. Les axes commerciaux terrestres	64
2.1.2.1.Le réseau commercial terrestre du sud	64
2.1.2.2.Le réseau commercial terrestre du centre et du nord	68
2.2.Productions, échanges et moyens de transport	72
2.2.1.Une gamme variée de productions	72
2.2.2. Les échanges.....	73
2.2.3. Une mobilité rythmée par la locomotion naturelle et le portage	74
3. Dynamiques économique et socioculturelle des populations togolaises à la base.....	76
3.1.Une dynamique économique, fruit de la mobilité des populations.....	77
3.2.Une dynamique socioculturelle impulsée par les itinéraires du commerce	79
II. L'ÈRE ALLEMANDE ET LA MISE EN PLACE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT MODERNES : VERS LA RÉCUPÉRATION ET LA RÉORIENTATION DES ANCIENNES DYNAMIQUES DE MOBILITÉ ?.....	84
1.S'assurer le contrôle des populations sous protectorat : à la découverte de deux initiatives contraignantes pour les Togolais	84
1.1.Le découpage administratif et son impact sur la mobilité traditionnelle des Togolais.	85
1.2.L'institution des douanes : réorienter le flux migratoire et restreindre la liberté de circulation des personnes et des biens.....	90

2.Des infrastructures "modernes" de transport pour la mise en valeur : vers un abandon des anciens moyens de mobilité ?	93
2.1.Routes et pistes : une mobilité restreinte	94
2.1.1. Mise en place du réseau routier	94
2.1.2. Des routes et ouvrages d'art à peine entretenus	97
2.1.3. Le pont sur la Kara et l'intégration de la région de la Kara à la colonie	98
2.1.4. Une exploitation des routes et pistes très limitée	99
2.2. Le complexe portuaire et ferroviaire : vers une appropriation du train par les Togolais?	103
2.2.1. De la mise en place du réseau ferroviaire et portuaire	103
2.2.1.1. Le wharf pour le transbordement portuaire	103
2.2.1.2. Le réseau ferroviaire pour apporter au wharf son trafic	104
2.2.2. De l'exploitation du réseau : une appropriation par les Togolais limitée	108
2.2.3. Les fondements de la mobilité au Togo allemand vus par le prisme économique et social	110
2.2.3.1. Du développement des produits de traite à l'essor du commerce : origines et destinations des productions et marchandises	110
2.2.3.1.1.Dynamiser le secteur agricole pour développer le commerce	110
2.2.3.1.2.L'essor des activités commerciales	112
2.2.3.2.Des milliers de Togolais voyageaient par le train : d'où venaient-ils et où allaient-ils ?	115
CHAPITRE II : UNE MISE EN VALEUR PAR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT PENDANT LA PÉRIODE MANDATAIRE : DE LA MOBILITÉ SPONTANÉE À LA MOBILITÉ "DIRIGÉE" (1920-1945)	121
I. DE L'ÉVALUATION COMPLÈTE DES POTENTIALITÉS ÉCONOMIQUES À LA DÉFINITION D'UNE POLITIQUE DE MISE EN VALEUR DU TOGO	121
1.L'évaluation des potentialités économiques et l'état de l'outillage à la veille du mandat français sur le Togo.	122
2. Du plan Sarraut au plan "adapté" de Bonnacarrère: les préalables à la mise en valeur du Togo	124
2.1."La touche" de Bonnacarrère	127
2.2.L'enracinement administratif	128
2.3.À la recherche du financement pour la mise en valeur	131
II. DE LA MISE EN PLACE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT POUR LA MISE EN VALEUR	133
1. Améliorer et étendre le réseau des routes pour intégrer le monde rural à l'économie-monde	133
1.1.Plus qu'une simple réfection, plutôt une mise en place (1921-1930)	134
1.2.Les années trente... Un équipement routier sur fond de crise	140
2. La remise en ordre du wharf et du chemin de fer	142
2.1.La remise en état du wharf de Lomé	143
2.2.Réhabiliter et étendre le réseau ferroviaire : les avatars d'un projet ambitieux	144
3. Des milliers de Togolais ont vendu leur force de travail	150

III. LA MOBILITÉ AU TOGO FRANÇAIS JUSQU'À LA VEILLE DE LA PÉRIODE TUTÉLAIRE (1920-1945).....	156
1. Connaître l'effectif de la population mobile	157
2. Une utilisation dense mais limitée des infrastructures de transport mises en place : la "mobilité ordinaire" ou "spontanée"	160
2.1. Des dispositions officielles pour réguler la mobilité : des mesures aux résultats	160
2.1.1. La situation au chemin de fer.....	160
2.1.2. La situation au niveau du transport automobile	168
2.1.2.1.Le service des transports administratifs automobiles	169
2.1.2.2.La Société des transports de l'Afrique de l'Ouest (STAO)	172
2.1.2.3.Le transport automobile privé	177
2.1.3. La question de la concurrence rail/route dans la mobilité.....	178
2.2.La survivance du portage	182
3. La mobilité "dirigée" ou quand les colonisés colonisent.....	187
4. En guise de bilan : l'état de la mobilité à la fin du mandat français sur le Togo.....	194
4.1.La mobilité des personnes	194
4.2.La circulation des biens.....	197
4.3.La question de la circulation monétaire	199
DEUXIÈME PARTIE : LA "MODERNISATION" DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT SUR FOND DE FINANCEMENTS ÉTRANGERS : QUELLE INCIDENCE SUR LA MOBILITÉ ?	205
CHAPITRE III : LES RÉALITÉS DE LA MOBILITÉ AU TOGO PENDANT LA "DURÉE DE VIE" DU FIDES (1946-1958).....	208
I. LE FIDES : UN CADRE IDÉAL POUR LA RESTRUCTURATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AU TOGO DE 1946 À 1958 ?.....	208
1. Le FIDES : institution et objectifs	209
2. Le fonctionnement du FIDES	213
3. Le FIDES et le secteur des transports au Togo	217
II. LES RÉALISATIONS DU FIDES DANS LE DOMAINE DES VOIES DE COMMUNICATION TERRESTRES AU TOGO	222
1. Les actions en faveur du réseau routier et du parc automobile.....	222
1.1.Vers un réseau routier moderne ?.....	222
1.2.L'évolution du parc automobile.....	232
2. "Modernisation" du réseau ferroviaire et renouvellement du matériel roulant : des réalisations très sommaires.....	237
2.1.Un réseau à peine entretenu ?.....	237
2.2. Le matériel de traction relativement renouvelé.....	239

III. UNE CIRCULATION DES PERSONNES ET DES BIENS AU RYTHME DES RÉALISATIONS DU FIDES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS	242
1. L'état de la circulation des personnes après la seconde guerre mondiale.....	242
1.1.La mobilité spontanée	242
1.2.La poursuite de la mobilité dirigée ou "l'opération Est-Mono" (1954-1956).....	251
2. L'état de la circulation des biens.....	257
2.1.Le commerce extérieur.....	257
2.1.1. Les importations	257
2.1.2. L'exportation des produits.....	262
2.2.Un commerce intérieur inorganisé	271
3. Le régime et la circulation monétaires.....	273
CHAPITRE IV : LA MOBILITÉ DANS UN CONTEXTE SOCIOÉCONOMIQUE TRÈS CRITIQUE : QUAND LA POLITIQUE D'ÉQUIPEMENT N'ÉTAIT PAS PRIORITAIRE (1958-1966)	280
I. LE CONTEXTE SOCIOÉCONOMIQUE DU TOGO DE 1958 À 1966 ET LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT TERRESTRES.....	281
1. Quand l'ancienne métropole éternue, l'ancienne colonie est enrhumée : les difficultés économiques en France en 1957-1958 et ses implications budgétaires au Togo	281
2. Le financement des infrastructures de transport terrestres entre 1958 et 1966.....	291
II. DES RÉALISATIONS TRÈS LIMITÉES.....	295
1. Le secteur des transports, le parent pauvre des discours officiels et programmes de gouvernement entre 1958-1966	296
2. Des réalisations somme toute sommaires	301
2.1.Parer au plus pressé : ne s'intéresser qu'aux routes desservant les régions économiquement viables.....	301
2.2.Un réseau ferroviaire quasiment laissé pour compte	308
III. QUELLE MOBILITÉ DANS UN CONTEXTE OÙ LES VOIES DE COMMUNICATION MANQUENT D'ENTRETIEN ? (1958-1966).....	309
1. Quels services de transport pour quelle mobilité des personnes ?.....	311
1.1.L'affaire Daho-Togo en Côte d'Ivoire et ses implications sur le transport automobile au Togo : plus de transporteurs pour une plus grande mobilité à Lomé	312
1.2.L'état du transport à l'intérieur du territoire et la mobilité des personnes.....	320
2. Comment se caractérisait la circulation des biens ?	325
2.1.Quelques décrets relatifs à la circulation des biens vers la fin des années 1950.....	325
2.2.Le commerce et l'état de la circulation des biens.....	327
2.2.1. Améliorer le niveau de vie des populations par une politique d'importation assez souple.....	327
2.2.2. Une exportation en baisse rendant déficitaire la balance commerciale.....	334
TROISIÈME PARTIE : VOIES DE COMMUNICATION, MOBILITÉ ET INTÉGRATION NATIONALE AU TOGO: DE PROFONDES MUTATIONS SOCIOÉCONOMIQUE ET POLITIQUE (1966-1980).....	342

CHAPITRE V : PLANIFICATION, DÉSENCLAVEMENT ET MOBILITÉ : VERS LA GÉNÉRALISATION DES MOUVEMENTS MIGRATOIRES INTÉRIEURS AU TOGO (1966-1980)	344
I. DE LA PLANIFICATION COMME MOYEN DE DÉVELOPPEMENT SOCIOÉCONOMIQUE AU LENDEMAIN DES INDÉPENDANCES EN AFRIQUE ET AU TOGO : ENCORE UN NOUVEAU DÉPART POUR LES TRANSPORTS.....	345
1. Stratégie de la planification en Afrique et au Togo : contenu et limites	345
2. Le financement des plans de développement.....	349
II. SANS DÉSENCLAVEMENT PAS DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL HARMONIEUX : PLACE DES VOIES DE COMMUNICATION ET RÉALISATIONS DANS LE CADRE DES PLANS QUINQUENNAUX AU TOGO	351
1. Moderniser et étendre le réseau routier : un défi pour la structuration économique, la cohésion sociale et la construction nationale (1966-1980).	352
1.1.La desserte des zones productrices.....	352
1.2.Le programme ‘‘pistes rurales’’ et l’extension du réseau non revêtu.....	358
1.3.L’état du parc automobile jusqu’à la fin du troisième plan	365
2.Place du chemin de fer dans les plans de développement	369
2.1.Peu d’intérêt dans les deux premiers plans.....	370
2.2.La résurgence de la question du prolongement du rail central : mirage ou espoir raisonnable ?.....	376
III. IMPACT DE LA POLITIQUE DE DÉSENCLAVEMENT SUR LE MOUVEMENT MIGRATOIRE ET LA CIRCULATION DES BIENS	379
1. Des flux migratoires sans précédent	379
1.1.De l’intensification des flux migratoires à l’intérieur du territoire.....	380
1.1.1. Les données des recensements comme éléments d’analyse du mouvement migratoire au Togo.	380
1.1.2. Les villes dans le cheminement migratoire.....	382
1.1.2.1.Les villes, destinations ou relais dans le cheminement migratoire ?	382
1.1.2.2.De l’insertion du migrant à l’émergence des constructions identitaires en milieu urbain.....	389
1.1.3. Les migrations vers les zones rurales.....	396
1.2.Les migrations en direction de l’extérieur	401
1.2.1. La mobilité vers les pays voisins	401
1.2.2. Les migrations vers des destinations lointaines	406
2. La circulation des biens pendant la période des plans quinquennaux	413
2.1.L’état du marché extérieur	413
2.1.1. Produire davantage pour mieux exporter.....	414
2.1.2. Une importation toujours en croissance.....	422
2.2.La circulation des biens à l’intérieur du pays	424
CHAPITRE VI : INCIDENCES SOCIOÉCONOMIQUE, SOCIOPOLITIQUE ET SOCIOCULTURELLE DE LA MOBILITÉ AU TOGO : VERS L’ÉMERGENCE D’UN NOUVEAU TYPE DE SOCIÉTÉ ?	432

I. VOIES DE COMMUNICATION, MOBILITÉ ET DÉVELOPPEMENT SOCIOÉCONOMIQUE	432
1. Désenclavement et développement du secteur agricole : quelle grille de lecture ?.....	433
1.1.Les tentatives de modernisation du secteur agricole.....	433
1.2.Les mutations du monde rural	446
2. L'intensification des échanges.....	452
II. MOBILITÉ EXTÉRIEURE ET ÉMERGENCE DES MOUVEMENTS SOCIOPOLITIQUES	460
1. Le <i>Bund</i> , les événements de 1933 et suivants : quand la Gold Coast devient l'asile des réactionnaires contre l'administration française au Togo ou le fruit de la mobilité extérieure.....	461
1.1.Le Bund der Deutschen Togoländer ou un mouvement contestataire germanophile dont le quartier général se trouvait en Gold Coast.. ..	463
1.2.Les événements de 1933 ou journée de jets de pierres	465
2. Que retenir ?.....	468
III. MIGRATIONS INTÉRIEURES, BRASSAGE ETHNIQUE ET ÉMERGENCE DE NOUVELLES COUCHES ET VALEURS SOCIALES	471
1. Mobilité, croissance urbaine et émergence de nouvelles valeurs sociales dans les centres urbains.....	471
2. Mobilité, brassage ethnique et tensions sociales : vers l'unité nationale ?.....	480
3. Être cheminot ou conducteur d'automobile au Togo entre 1920 et 1980.....	495
3.1.Être cheminot au Togo : parcours et réalités socioprofessionnels	496
3.2.Parcours socioprofessionnels d'automobilistes	507
CONCLUSION GÉNÉRALE	519
SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE	533
ANNEXES	565
INDEX GENERAL	579
TABLE DES ILLUSTRATIONS	586
TABLE DES MATIÈRES	591