

Etudes et Thèses

The graphic design features a series of overlapping, curved lines in various shades of red and pink, set against a white background. The lines originate from the top right and curve downwards and to the left, creating a sense of movement and depth. The lines are of varying thickness and are separated by thin white gaps, creating a layered effect.

L'ARMATURE URBAINE DU TOGO

Yves MARGUERAT

Éditions de l'ORSTOM

INSTITUT FRANÇAIS DE RECHERCHE SCIENTIFIQUE POUR LE DÉVELOPPEMENT EN COOPÉRATION

Yves MARGUERAT

**L'ARMATURE URBAINE
DU TOGO**

Éditions de l'ORSTOM

INSTITUT FRANÇAIS DE RECHERCHE SCIENTIFIQUE POUR LE DÉVELOPPEMENT EN COOPÉRATION

Collection ETUDES et THESES

PARIS 1985

« La loi du 11 mars 1957 n'autorisant, aux termes des alinéas 2 et 3 de l'article 41, d'une part, « que les «copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées « à une utilisation collective» et, d'autre part, que les analyses et les courtes citations dans un but « d'exemple et d'illustration, «toute représentation ou reproduction intégrale, ou partielle, faite sans le « consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayant cause, est illicite» (alinéa 1er de l'article 40).

« Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait donc une « contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code Pénal».

Ce texte est la première partie d'un rapport de synthèse sur les problèmes urbains au Togo (1), qui a été réalisé, en 1984, à la demande du Ministère du Plan, par une équipe composée d'experts d'Architectes sans frontière (A.S.F.), venus de France, et du groupe togolais Architecture - Urbanisme - Ingénierie (A.U.I.), avec l'appui scientifique du Centre ORSTOM de Lomé.

Nous remercions ici Monsieur le Ministre du Plan et de l'Industrie et Messieurs les présidents d'A.S.F. et d'A.U.I. d'avoir bien voulu autoriser la publication de cet extrait du document final, ainsi que de la bibliographie thématique sur les villes du Togo, réunie par le même auteur.

(1) LES VILLES DU TOGO, BILANS ET PERSPECTIVES, Lomé, Ministère du Plan, décembre 1984, 396 p. multig.,
 par A.S.F. (Richard BOUAT, Claude BURDIN, Jaime Alberto PEREZ et Stéphane PLISSON)
 et A.U.I. (Akolly ADJAVOU et Yawo AHOLOU),
 avec le concours de Yves FELIX-CABRAS (A.F.V.P.) et Yves MARGUERAT (ORSTOM).

Cartographie de Abalo YOLOU (A.T.A.) et Yao AGBOGEE (ORSTOM).

Ce texte comprend cinq parties :

- l'armature urbaine du Togo,
- la gestion de l'espace urbain,
- implication spatiale des scénarios économiques,
- projets de développement et perspectives spatiales,
- bibliographie thématique.

L'ARMATURE URBAINE DU TOGO

Résumé

Le fait urbain, au Togo comme ailleurs, ne se confond pas avec les classifications administratives : il y a des préfectures bien peu urbaines et de petits bourgs sans fonctions officielles qui ont le dynamisme des vraies villes (ce que ne possèdent pas, malgré des tailles de 5 000 à 15 000 habitants, les plus gros villages, peuplés simplement de paysans). Une véritable ville se définit par trois critères :

- un minimum de population effectivement agglomérée ;
- une population différente de celle des campagnes (moins de 50 % d'actifs ruraux) ;
- des relations de complémentarité avec les campagnes, et aussi avec d'autres villes, dans un réseau hiérarchisé, plus ou moins régulier, se situant entre la pyramide équilibrée et la "macrocéphalie" où une seule tête écrase une nuée de petits centres d'une égale insignifiance.

1^o) *La mise en place du système urbain* explique ses caractères actuels. Les colonisateurs choisirent certaines cités pré-coloniales pour en faire les bases de leur quadrillage administratif. Les chefs-lieux les plus anciennement retenus et équipés sont restés jusqu'à nos jours les pôles de l'organisation de l'espace, malgré quelques retouches ultérieures : par exemple Kara, qui se développe à partir de 1950 et dont le Togo actuel s'efforce de faire un pôle d'équilibre pour le Nord. Mais la macrocéphalie au profit de Lomé s'affirme dès l'époque où les Allemands lui attribuent, avec son poids politique, la fonction de noeud des communications terrestres et d'unique point de trafic maritime.

2^o) *Une typologie fonctionnelle des villes* est possible à partir de l'analyse des activités des chefs de ménage citadins selon le recensement de 1970, dont les grandes lignes restent valables.

Le poids des ruraux reste important, voire dominant, dans de nombreuses villes. Les autres actifs se répartissent entre l'administration, majoritaire au Nord, et le commerce ou l'artisanat, plus importants au Sud. Cinq catégories apparaissent : Lomé (la ville la plus diversifiée) ; les six "Centres vraiment urbains" (où les paysans sont les moins nombreux : Aného, Kpalimé, Atakpamé, Sokodé, Kara et Dapaong) ; quatorze "Centres faiblement" ou "partiellement urbains" (où les ruraux représentent près de, ou plus de, la moitié des citadins), enfin onze "Centres infra-urbains", bourgs sans fonctions administratives mais d'un dynamisme économique certain, fondé sur le commerce et l'artisanat. Bien que les "Centres vraiment urbains" (les chefs-lieux de Région, plus Aného et Kpalimé) se répartissent en trois au Nord et trois au Sud, cette partie du pays paraît beaucoup plus urbanisée en profondeur que la moitié Nord, où la plupart des villes ne sont que des agglomérations de paysans avec quelques fonctionnaires.

3^o) *La croissance des populations urbaines* reste modérée : l'agglomération de Lomé ne s'accroît que de 6,5 % par an (ce qui la conduit, en 1984, autour de 450 000 habitants), rythme qui a plutôt tendance à fléchir depuis la fin de la période coloniale. Parmi les autres villes, seule Kara a une croissance exceptionnellement forte (10 % par an, soit un décuplement de l'Indépendance à nos jours) : les autres villes ne s'accroissent guère que de 3 à 4 %, à peine plus que la croissance moyenne du pays (2,8 %), et ce rythme a été moindre entre 1970 et 1981 que lors de la décennie précédente : les mouvements vers les villes secondaires ne sont pas plus importants que ceux qui vont des secteurs surpeuplés vers les zones vides. La situation est donc, de ce point de vue, réconfortante, malgré le poids relatif excessif de Lomé (qui regroupe maintenant plus de la moitié des citadins).

4^o) *La dynamique du peuplement urbain* met à nouveau en lumière les très nets contrastes entre les villes qui sont dynamiques (dont la population est à dominante masculine -sauf à Lomé-, jeune, largement immigrée) et celles qui stagnent (avec une population féminisée,

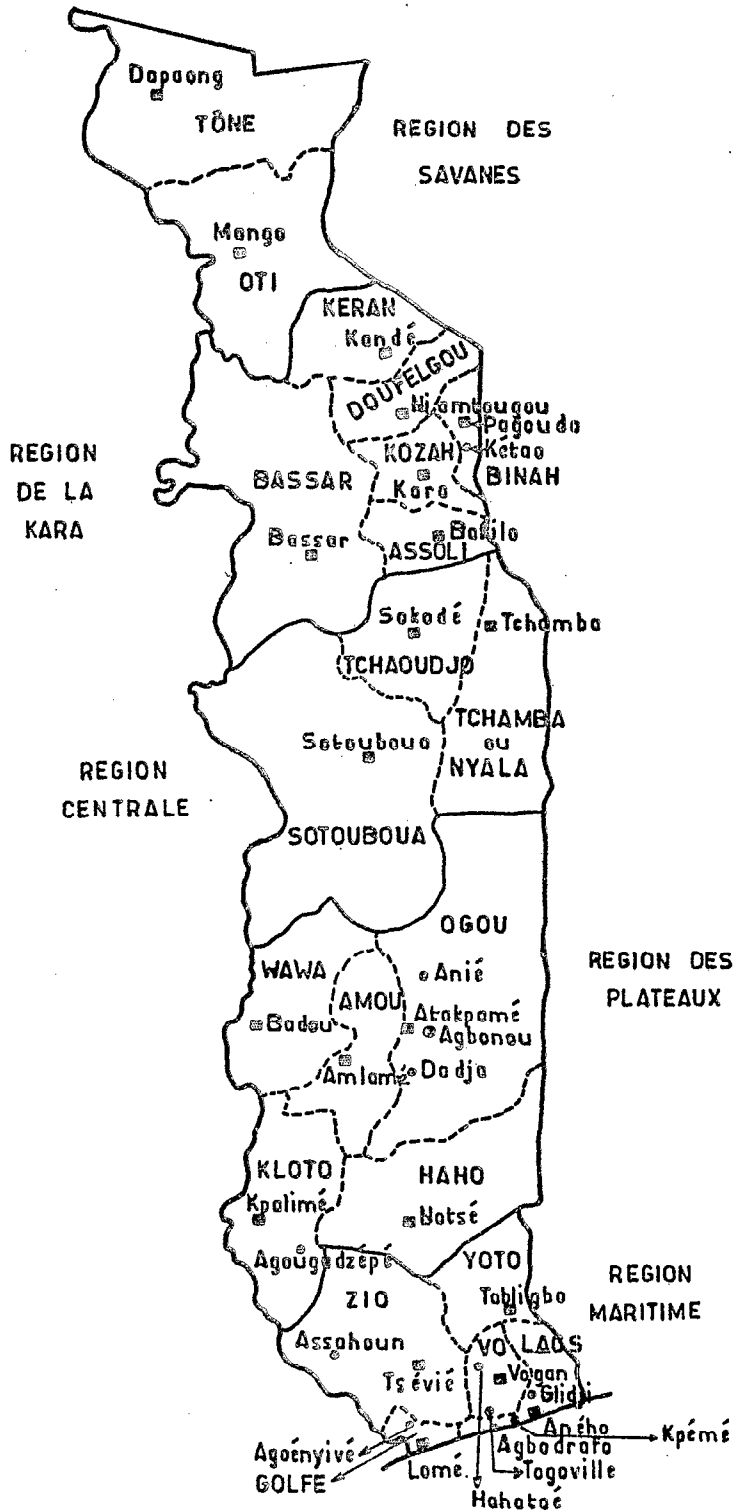
vieillie, à recrutement principalement local). Lomé et les "Centres vraiment urbains" se révèlent les seules villes à peuplement urbain dynamique, avec une grande richesse de nuances et d'exceptions qui permettent de mieux personnaliser chaque cas. La composition ethnique des villes est aussi le reflet de l'histoire et des structures de chaque peuple, les uns fortement urbanisés et d'autre pas. Surtout, cette analyse permet de tracer des "bassins-versants migratoires" bien marqués : Lomé, ville culturellement homogène, ne domine vraiment que le Sud du pays ; Atakpamé, Sokodé, Dapaong et, dans une moindre mesure, Kpalimé et Kara, ont chacune leur aire d'attraction spécifique : la domination de Lomé n'est donc pas intégrale. Les dangers de développement cumulatif par la "migration en chaîne" en sont atténués.

5°) *La place des villes dans les échanges économiques* confirme ces observations. Si Lomé domine de façon écrasante quant aux possibilités de prise de décision dans le secteur moderne (elle concentre, outre le sommet de l'administration, les transports internationaux, l'essentiel des entreprises commerciales, bancaires, industrielles...), les "Centres vraiment urbains" se révèlent, tant pour la collecte des produits vivriers que pour la redistribution des marchandises manufacturées localement ou importées, les pivots indispensables de l'espace intérieur. Les flux de transport montrent que chacun d'eux -les chefs lieux de Région en particulier (Dapaong, Kara, Sokodé, Atakpamé), Kpalimé et Aného plus faiblement- dominant un petit espace bien délimité (encore qu'il y ait des interférences entre celles de Kara et de Sokodé dans la préfecture de Bassar). La prépondérance massive de Lomé n'empêche donc pas l'existence de certaines polarisations régionales autour de celles des villes qui se manifestent, dans toutes les analyses, comme les seules spécifiquement urbaines.

En conclusion, il apparaît que plusieurs options sont possibles pour les grands équilibres spatiaux du Togo d'ici l'an 2000 : les situations extrêmes vont d'une accentuation brutale (non invraisemblable, si les campagnes entrent en crise grave) de la macrocéphalie, avec un Lomé de 2 500 000 habitants, concentrant -avec les pires difficultés d'existence- la moitié des Togolais, à, inversement, un effort massif au profit des villes moyennes (les six centres vraiment urbains et quelques autres qui font preuve d'assez de dynamisme), qui limiterait la croissance de Lomé au million de citoyens.

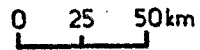
Carte 0

TOGO
1981



PREFECTURES
et
villes

- Chefs-lieux
- Autres villes



INTRODUCTION

LA NOTION DE VILLE AU TOGO

(Rappel des définitions)

Dès que l'on essaie de la cerner avec quelque précision, la notion de ville se révèle bien floue - et surtout bien variable d'un document à l'autre. Comme tous les objets d'étude des sciences humaines, les villes sont de réalités singulières, toutes différentes, qu'aucune taxonomie rigoureuse ne peut prétendre cataloguer une fois pour toutes.

O.1. Les *définitions administratives* ont l'avantage d'être parfaitement claires : ont d'abord été considérées comme villes au Togo les sept agglomérations érigées en Communes à l'époque coloniale (1) ; puis -et c'est toujours la position officielle- les vingt-et-un chefs-lieux des circonscriptions (rebaptisées "préfectures" en 1981). L'action administrative suit cette démarche : ce sont ces villes-là, et elles seules (2), qui, par exemple, relèvent de la Direction Générale de l'Urbanisme et de l'Habitat, qui doivent recevoir en priorité électricité, eau, hopitaux, lycée, qui se voient appliquer la nouvelle législation municipale...

Mais toutes ces agglomérations répondent-elles aux critères que l'on demande ailleurs au fait urbain ? Certaines (Tchamba, Bafilo, Niamtougou...) ne sont guère que de grosses concentrations de paysans,

(1) Lomé, Aného, Tsévié, Kpalimé, Atakpamé, Sokodé et Bassar. Plus récemment, Kara a été promue à ce rang (du moins sur le papier). Depuis 1984, tous les chefs-lieux de préfecture le sont également (Kara et les autres ont élu leurs premiers conseils municipaux en octobre 1984).

(2) Avec, parfois, un cas très particulier : Pya, le village du président de la République, doté donc d'un rôle politique original (réceptions de chefs d'Etats étrangers, etc...).

avec quelques services administratifs en plus. Admettons-les pourtant sans réserves : non par la grâce de cette caution officielle, mais parce que ce qui est en cause, fondamentalement, dans le phénomène urbain est un type de rapports entre espaces (nous y reviendrons dans un instant) : la fonction de commandement que les services d'un chef-lieu exercent sur l'espace rural qui en dépend est, incontestablement, un critère déterminant. On admettra simplement qu'il peut exister des villes plus ou moins "urbaines".

D'autre part, ces vingt-et-un chefs-lieux de préfecture sont-ils les seuls éléments urbains de pays ? N'y a-t-il pas d'autres agglomérations au Togo à mériter ce titre et les équipements qui doivent l'accompagner ? La question des neuf chefs-lieux de sous-préfecture (ex-"postes administratifs") se pose ici. Il serait tentant de les aligner, d'un trait de plume, sur les vraies préfectures. Mais leur petite taille (de 2 600 à 4 100 habitants, sauf Tandjouaré : 479 habitants seulement), leur croissance modeste (+ 52 % d'un recensement à l'autre, soit 3,7 % par an), la faiblesse de leur équipement et de leurs infrastructures -guère mieux que bien des gros villages- et le peu d'importance concrète des fonctions sous-préfectorales (démunies de budget propre, elles ne sont qu'une délégation de la préfecture, non une entité autonome) dissuadent de les enrôler dans les villes sans examen cas par cas.

D'autres critères doivent donc être trouvés.

O.2. Les définitions statistiques (2 500, 5 000, 10 000 habitants...) sont commodes : le Togo dispose d'un recensement récent (fin 1981) et de qualité honorable, qui nous donne les grandes masses, mais dont l'exploitation détaillée n'est pas encore possible. Ce n'est qu'une affaire de mois, ou de semaines, mais la seule analyse démographique actuellement exploitable est encore le recensement de 1970. Certes, les volumes de population ont bien changé -du moins dans certain cas, finalement peu nombreux- mais les grandes lignes de structures n'ont pas pu, en cette période bien courte à l'échelle des évolutions humaines, être bouleversées au point d'être méconnaissables.

Il est tentant de définir tout simplement la population urbaine à partir d'un volume de population précis. Ce n'est là qu'une illusion réconfortante. S'il est évident qu'une agglomération de 100 000 habitants est une ville, toute certitude cesse quand on envisage des localités de quelques milliers d'âmes seulement : il y a des villes très petites, et des villages énormes (la géographie en recense au Nigéria, en Hongrie, en Inde, ... de plusieurs dizaines de milliers de ruraux agglomérés -en général dans un site défensif- qui ne sont pas pour autant des villes).

Bien qu'insuffisant sur le plan qualitatif, le chiffre brut de population est une donnée importante pour répondre à certaines questions : l'adduction d'eau -citadins et ruraux ont également besoin d'une eau abondante et potable- ou les services rendus à la population : éducation, santé publique... On compte ainsi, en plus des chefs-lieux et des petites villes, une bonne trentaine de gros villages (la moitié dans le Sud-Est) de 5 000 à 8 000 habitants (Vo-Koutimé atteignant 9 700, Kouvé 14 000 et Ahépé près de 16 000), qui totalisent 230 000 personnes. Mais ni le pouvoir d'achat de ces agglomérations paysannes (surtout pour celles d'entre elles qui sont situées dans les terres surpeuplées du Sud-Est), ni leurs rapports de masculinité (hormis celles des zones d'immigration, toutes sont à dominante féminine) ni, surtout, leur rythme de croissance (elles n'ont crû, en moyenne, que de 25 % en douze ans, ce qui est moins que l'augmentation moyenne de l'ensemble de la population rurale du pays (1) ; seuls Adjengré, Kambolé et Amou-Oblo ont progressé d'environ 50 %) ne sont ceux de véritables villes. Leur prise en considération dans les perspectives à moyen et surtout à long terme ne doit en aucun cas être confondue avec celle des véritables centres urbains.

De plus, ces villages sont-ils vraiment agglomérés ? L'habitat sur le plateau ouatchi (préfectures de Vo et des Lacs) est éclaté en une nébuleuse de quartiers plus ou moins disjoints et de hameaux ou de fermes isolées. Cela avait été l'une des faiblesses du recensement de 1970, dans cette région, que de regrouper en unités de 5 000 à 10 000 habitants (27 000 même pour "Vogan ville") des portions de

(1) Du début de 1970 à la fin de 1981, la population rurale togolaise s'est accrue de 29 %, celle des villes autres que Lomé de 44 %.

campagnes fortement peuplées, unies politiquement, mais dont le coeur aggloméré ne regroupait pas toujours la moitié.

Les données de 1981 sont nettement plus précises, mais seule l'enquête sur le terrain (ou sur photo aérienne) peut déterminer si le degré de concentration d'un Sika Kondji (5 977 habitants), d'un Vo Afouimé (7 915) ou d'un Momé Hounkpati (8 781) peut correspondre à la définition d'un village aggloméré, ce qui paraît a priori douteux.

O.3. Un chiffre brut de population ne saurait suffire. Une *définition d'ordre social* est donc indispensable. Comment, en effet, définir le fait urbain ? Nous retiendrons trois critères.

a) Un minimum de population agglomérée, une masse critique sans laquelle il n'y a ni le potentiel économique (capacité de production, pouvoir d'achat, main-d'oeuvre et capital mobilisables...), ni les faits de sociabilité spécifiques (multiplicité et souplesse des liens sociaux, effets multiplicateurs de l'innovation et de la communication...) qui caractérisent la ville, et qui engendrent aussi ses problèmes spécifiques (assainissement, pathologies de la promiscuité, ravitaillement...). Fixer un seuil minimal est évidemment arbitraire, mais on ne saurait descendre en dessous de 2 000 ou 2 500 individus : malgré le dynamisme de ses commerçants, Agbélouvé ne peut prétendre au rang urbain avec 1 155 habitants, pas plus que Tandjouaré avec 479 âmes.

b) Cette population doit être différente de celle des campagnes environnantes, sinon on a un simple gros village : encore une fois, 16 000 ruraux agglomérés à Ahépé ne font pas une ville. Une cité est composée de citadins, c'est-à-dire de commerçants, de fonctionnaires, d'ouvriers, de cadres techniques, d'artistes, etc... dont l'activité principale n'est pas rurale. Au Togo, notre unique élément d'information à ce sujet est le recensement de 1970, dépouillé, pour les sept communes, par la Direction de la Statistique et, pour les autres agglomérations, par l'ORSTOM (1). On retiendra comme seuil entre le rural et l'urbain la proportion de 50 % des chefs de ménage travaillant hors du secteur primaire. A ce compte, sept des

(1) Yves MARGUERAT : "La population des villes du Togo selon le recensement de 1970", quatre notes, ORSTOM, 1980 et 1981.

vingt-et-un chefs-lieux de préfecture n'atteignaient pas, alors, la vraie dimension urbaine, tandis que onze autres agglomérations sans fonctions administratives (hormis Agougadzépé, poste administratif) y parvenaient. Dans les gros villages, la proportion d'agriculteurs ne descend pratiquement jamais en-dessous de 75 % des chefs de ménage actifs (76 % à Adjengré, 80 % à Anfoin, 83 % à Blitta-gare) et, plus généralement, se maintient autour de 90 % (87 % à Kabou, 92 % à Afagnangan).

- c) Différente de celle des campagnes, la population urbaine en est complémentaire : la ville et son environnement échangent sans cesse les biens, les vivres, les services, les informations, les ordres... La ville est un centre, noeud d'un tissu de relations humaines, matérielles et immatérielles, et n'existe, en vérité, que par elles (1). C'est pourquoi il est évident que la prospérité (2) des villes moyennes africaines n'est que le produit direct du dynamisme des campagnes, et qu'il est vain de prétendre en faire des noyaux actifs si les campagnes ne le sont pas.

Mais ces relations ville-campagne ne sont, en général, pas égalitaires : le bilan des biens et des bénéfices s'établit au profit de la ville, qui draine les surplus d'hommes et de richesse et organise ainsi certaines parties de la campagne en espaces polarisés qu'elle domine. Plus exactement, ce sont certaines couches sociales urbaines qui dominent à la fois la ville et la campagne, en tant que bénéficiaires de l'interaction. L'existence d'un groupe social dont la fortune, le pouvoir et le prestige sont liés à une ville (qui est lieu, mais aussi moyen et symbole) est indispensable à la réalité urbaine. Il apparaît dès lors immédiatement que bien des "villes" africaines n'en sont pas : elles ne sont que les relais de pouvoirs extérieurs, à la région ou au pays lui-même. C'est pourquoi y sont si rares les véritables capitales régionales, capables de structurer effectivement l'espace. Car les villes sont soumises entre elles à un régime de concurrence, où les plus fortes, les plus riches, vassalissent les moins

(1) On ne trouve pas au Togo le cas des "camps" miniers, ni ruraux, ni urbains, véritables kystes complètement isolés de leur environnement (ex. : Fria en Guinée, Yekepa au Libéria...). Hahotoé et sa mine vivent intégrés au pays ouatchi.

(2) Indépendante de leur croissance numérique, qui peut se maintenir même si les activités régressent.

dynamiques, les transforment en simples relais de leurs actions de commandement et de drainage, formant ainsi des réseaux hiérarchisés, ayant leur dynamisme propre ; le pouvoir politique est, en ce domaine, aussi décisif que le rôle économique : ainsi s'explique l'importance de la fonction administrative que nous avons admise comme base de départ.

Mais des polarisations parfaites de l'espace entre "places centrales" hiérarchisées en pyramide rigoureuse ne se trouvent guère que dans les concepts des théoriciens (comme Christaller et ses fameuses zones d'influence de forme hexagonale, en 1933). L'Afrique offre plutôt un échantillon d'armatures urbaines beaucoup plus rudimentaires, "macrocéphales", où une "grosse tête", la capitale hypertrophiée, monopolise les fonctions urbaines et domine sans contrepoids un espace semé de petits centres d'une égale insignifiance. Cette configuration spatiale est évidemment la transcription spatiale de systèmes socio-économiques à la fois fondamentalement extravertis et lourdement centralisés.

Que le Togo s'apparente plus au schéma macrocéphale qu'à un réseau harmonieusement équilibré, il n'est pas besoin d'une longue analyse pour s'en apercevoir. Mais les idées les mieux reçues ont toujours besoin d'être vérifiées, et, si possible, mesurées ; ce qui amène parfois à les nuancer sérieusement. La question n'est pas que théorique : selon l'application au Togo de tel ou tel type de structuration spatiale, selon un modèle choisi ou subi, les perspectives d'évolution à moyen terme (disons : la fin de ce siècle) peuvent être largement divergentes.

La clé du devenir de l'espace togolais est, évidemment, dans les campagnes : que celles-ci soient capables de stabiliser sur place, c'est-à-dire de valoriser, leurs forces vives, ou que celles-ci n'aient d'autre issue à leurs espoirs que l'afflux massif dans le monde urbain, voici qui conditionne évidemment le devenir des villes. Mais celui-ci dépend aussi de l'option entre la concentration sur une métropole unique, ou au contraire, l'éparpillement entre plusieurs pôles d'attraction. L'évolution spontanée vers l'un ou l'autre schéma (et donc les moyens conceptuels d'agir sur cette évolution) ne peut être décryptée qu'à partir de la notion de dynamisme urbain des différentes

villes : il y en a qui bougent, et il y en a qui stagnent. La croissance démographique n'est que l'un des critères de ce mouvement, peut-être le moins significatif, car une agglomération peut se gonfler de ruraux (par exemple chassés par une sécheresse), sans être pour autant attractive. L'important est le développement des activités, du capital productif (et, en particulier, du capital financier, mais c'est là une chose bien difficile à mesurer), qu'il soit d'origine endogène ou d'origine externe. C'est dire qu'on ne peut se contenter d'une simple photographie de la situation présente : il faut reconstituer, pour saisir les mouvements en marche, toute la dynamique historique, des origines jusqu'à l'avenir prévisible.

I. LA MISE EN PLACE DU SYSTEME URBAIN

Au Togo comme partout en Afrique, les villes sont un phénomène ancien. L'héritage de ce passé reculé n'est pas sans influence sur le monde moderne et son intelligibilité.

1.1. *À l'époque précoloniale*, un certain nombre d'agglomérations répondaient aux critères que nous avons retenus pour qualifier une ville (carte 1).

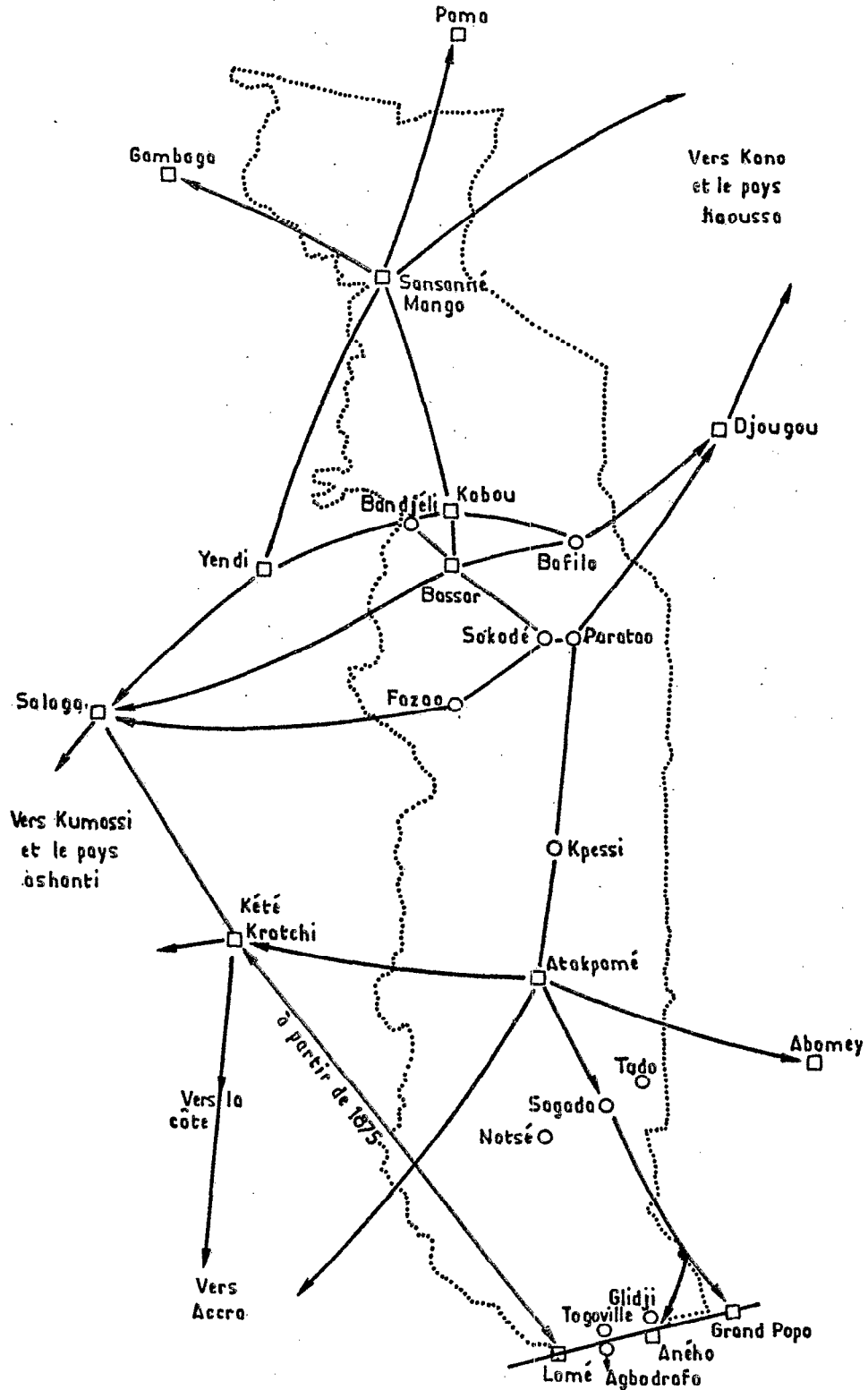
A l'Extrême-Nord, Moba, Gourma, Konkomba, Losso, Kabyè formaient des sociétés trop morcellées et trop peu différenciées socialement pour voir apparaître le fait urbain. Celui-ci fut introduit par des envahisseurs, les Tchokossi, au milieu du XVIII^e siècle. Ceux-ci formaient une armée, venue de l'actuelle Côte d'Ivoire, qui, après avoir guerroyé dans le nord du Ghana, vint se stabiliser sur les rives de l'Oti et y fonder Sansanné Mango (1) vers 1760. Capitale d'un petit royaume prédateur, qui soumit les Ngam-ngam de l'Oti, Mango devint aussi une étape importante sur le chemin de l'une des principales pistes caravanières de l'Afrique pré-coloniale, l'axe qui reliait d'un flux constant le riche pays haoussa à Salaga, à la frontière de l'empire ashanti, alors le plus grand emporium du continent. La structure sociale à base militaire des Tchokossi ne leur donnait pas le dynamisme propre à un groupe marchand, et ceux-ci ne surent maintenir leur prospérité au XX^e siècle, après l'effacement des anciens courants d'échange dont ils avaient bénéficié. Mais les structures urbaines actuelles de Mango reflètent encore fidèlement la complexité de cette société figée en clans rivaux : anciens cavaliers et fantassins, libres et captifs, castes et groupes alliés...

Plus au sud, les Bassar s'approchèrent beaucoup du fait urbain, moins par leur regroupement (ou leur juxtaposition) en certains

(1) "Sansanné" : le camp militaire, en haoussa, par opposition à "birni", la ville permanente, et à "zongo", le camp des commerçants nomades. Il y avait probablement une agglomération pré-existante.

VILLES ET SITES DU TOGO PRÉ-COLONIAL PRINCIPAUX AXES DE CIRCULATION

Carte 1



sites (en particulier Bassar et Kabou), où le relief vigoureux offrait de bonnes possibilités de refuge, que par leur spécialisation progressive dans une métallurgie -extraction minière, fonte et forge- qui semble bien avoir été, selon les travaux récents des archéologues (1), l'une des plus importantes d'Afrique aux XVIII^e et XIX^e siècles. Bassar et Kabou étaient donc des centres de production et de commercialisation de grande envergure, qui traitaient avec des commerçants venus de tous les horizons : Mossi et Haoussa, Dagomba et Kabyè... Mais la faiblesse de l'organisation politique des Bassar et son incapacité à unifier durablement tout le pays producteur empêchèrent de passer à un stade d'organisation plus complexe. L'effondrement de l'activité métallurgique au début du XX^e siècle, sous la concurrence irrésistible des métaux importés d'Europe, ramena les Bassar à une société toute agricole (mis à part un peu de forge qui subsiste encore). Ne subsiste de leur passé que leur peuplement concentré en certains sites : Bidjabbé, Bandjéli et surtout les deux vieilles rivales : Kabou et Bassar.

Les Kotokoli, eux, connaissaient de puissantes chefferies, qui s'enrichissaient des flux méridionaux du trafic entre l'aire ashanti et le pays haoussa, les axes (ou plutôt les faisceaux de chemins) Bafilo-Bassar-Yendi et Tchamba-Fazao-Salaga, que rejoignaient également des pistes (et des immigrants) venus du monde dioula. La plus centrale, Tchaoudjo, se structura même en un royaume assez vigoureusement organisé, avec une armée permanente -les cavaliers mercenaires de la "Semassi"- et un embryon d'administration centralisée. Mais ce royaume n'avait pas de capitale fixe : son équilibre politique interne exigeait qu'après la mort de chaque roi, la couronne passât par roulement à un autre des sept villages constitutifs du royaume. Il ne pouvait donc y avoir de capitalisation spatiale du pouvoir. Peu avant l'arrivée des colonisateurs, le monarque, alors installé au village de Paratao, avait tenté une sorte de coup d'Etat : se convertissant à l'Islam, il décréta l'hérédité du trône dans son village, sans pouvoir vraiment l'imposer. Il dut appeler à son secours les Allemands (1889), qui confortèrent sa toute fraîche dynastie (au pouvoir jusqu'à la fin de la période coloniale), mais ne maintinrent pas la capitale du Tchaoudjo à Paratao : en 1897, ils lui préférèrent, pour des raisons de commodité du site, le gros

(1) Travaux en cours, en particulier de Ph. De Barros.

marché de Sokodé et y transférèrent toutes les fonctions de commandement politique et économique : rapidement, Sokodé devint le point de redistribution vers le Nord des marchandises importées, Bassar, Mango ou Yendi restant plus attachées aux produits traditionnels (kola, bétail...) et périlant avec eux.

La plaine centrale du Togo avait été ravagée et dépeuplée, aux XVIII^e et XIX^e siècles, par les raids des armées de Djougou et d'Abomey. Le seul point de résistance avait été la très vieille cité d'Atakpamé, perché dans un site montagnard alors très favorable à la défense et aujourd'hui bien malcommode pour un urbanisme moderne. Elle avait été fondée, au XVI^e siècle semble-t-il (1), par des Ana, c'est-à-dire des Yoruba, un peuple aux grandes aptitudes commerciales, qui ne se sont jamais démenties : au contact de la montagne et de la plaine, à la croisée des axes nord-sud (par la vallée du Mono et le marché de Sagada) et est-ouest, Atakpamé n'a jamais cessé d'être une place commerciale de première grandeur.

Notsé, le berceau des Ewé, a-t-elle été une ville ? La dispersion du peuple éwé, dans la seconde moitié du XVI^e siècle, semble correspondre à un événement historique précis : l'échec du roi Agokoli dans la transformation d'une chefferie (fondée sur le consensus, constamment négocié) en un royaume (fondé sur la contrainte de la force et de la loi). Le rempart qu'il tenta de faire construire (2) autour de sa capitale était l'expression de ce but politique : unifier, isoler et dominer son peuple, dont la fuite à travers la muraille signifia le refus. Notsé, ville avortée, redevint simple village dans la réalité, mais en conservant dans le mythe son rang urbain.

La dispersion spatiale et le morcellement politique des Ewé -désormais vicéralement hostiles à toute forme de centralisation- empêchèrent la naissance d'autres cités dans le Sud du Togo (3). Le commerce avec les Européens en fit naître cependant sur la côte, mais par l'action de groupes étrangers. Vers 1680, une armée guin, fuyant

(1) L'histoire d'Atakpamé est encore très mal connue.

(2) Dont les fouilles archéologiques récentes de Mlle A.D. Aguigah ont montré qu'il était plus symbolique que militaire.

(3) Togoville, par exemple, n'avait qu'une suprématie religieuse assez floue sur le littoral occidental.

Accra envahie par ses ennemis, vint s'établir à Glidji, au bord de la lagune, et y fonda un petit royaume qui instaura une aire de paix et de prospérité dans le Sud-Est du Togo. Vingt ans plus tard (entre 1695 et 1705), des commerçants du littoral de la Côte de l'or (dits communément "Mina") en profitèrent pour installer un comptoir, Aného, qui devint la principale place de négoce entre Kéta et Ouidah. Petit à petit, l'autorité de Glidji s'affaiblit et le peuplement très composite d'Aného, sans bases traditionnelles, fut secoué de conflits internes : des dissidents mina s'en allèrent fonder Agoué (dans l'actuel Bénin) vers 1825, puis Agbodrafo en 1840, qui devinrent également d'importants centres d'échange : les esclaves, l'huile de palme et le coton de l'intérieur contre les tissus, l'alcool et la poudre débarqués par les navires européens (1).

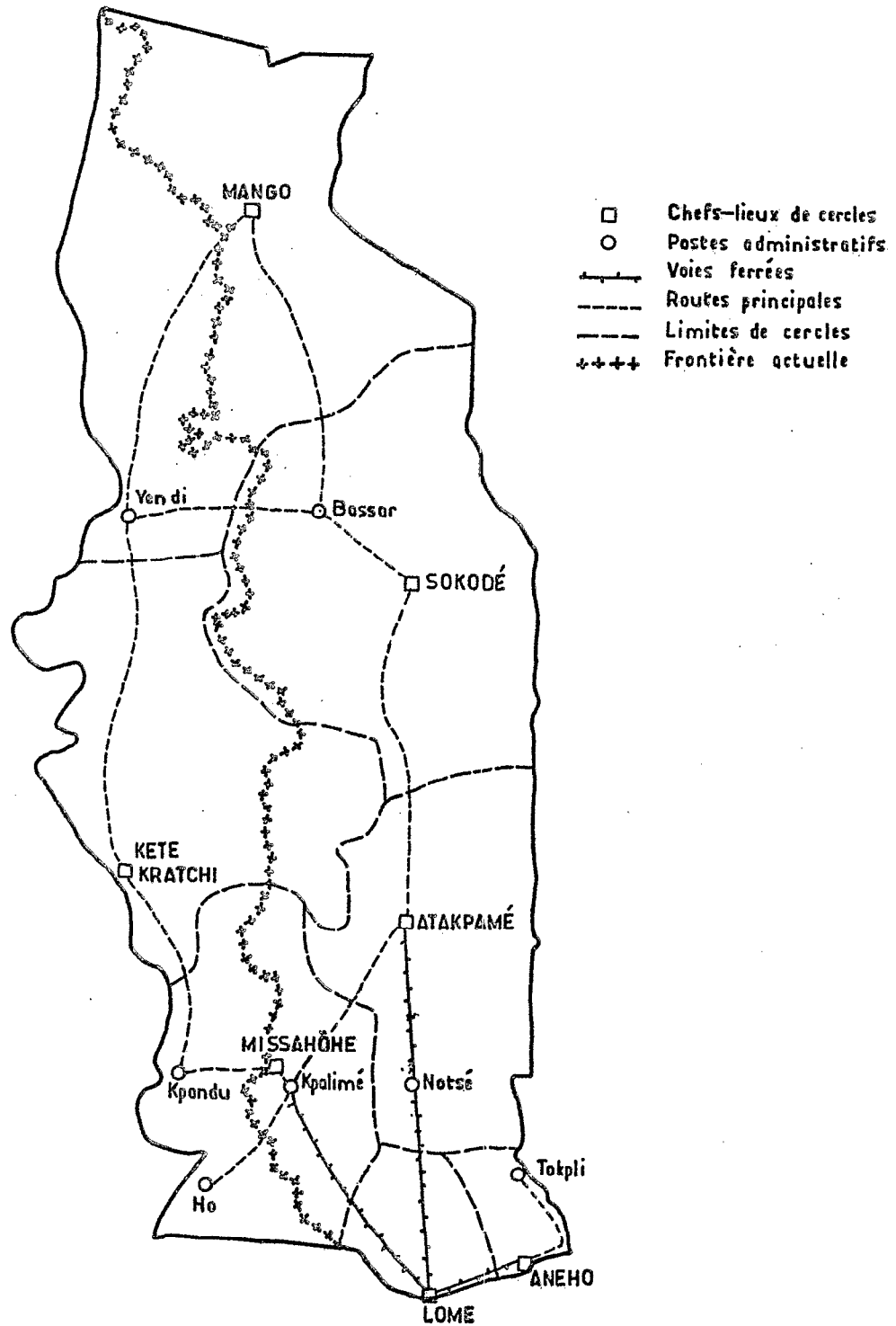
La toute dernière-née des villes de la côte, Lomé, a été également fondée par ces commerçants africains qui jouaient de leur position d'intermédiaires, juste avant la colonisation allemande. En 1874, les Anglais avaient étendu sur le littoral de la basse Volta leur autorité et leur système douanier. Pour échapper à ces taxes, des commerçants de la région de Kéta glissèrent plus à l'est, dans ce qui était alors un no-man's land, pour y créer, vers 1877, un poste commercial qui propéra rapidement comme centre d'importation et de redistribution vers l'hinterland. Les négociants affluèrent de partout : Anlo, Mina, Haoussa, Européens avaient déjà fait de Lomé, en 1884, l'un des principaux ports de la côte. Ce sont eux qui lui ont donné certains de ses traits fondamentaux, ceux qui expliquent ses caractères actuels : le rôle du commerce, la valeur marchande du sol urbain, des modèles de comportement -en particulier la cristallisation sociale sur la maison familiale, enracinement dans un sol nouveau de ce groupe composite venu de partout-, caractères qui se sont maintenant généralisés à l'ensemble des villes du Togo.

1.2. C'est la *colonisation allemande* qui fit de ce semis disparate de villes, accomplies ou embryonnaires, un véritable réseau urbain, vigoureusement hiérarchisé.

(1) L'urbanisme désordonné de ces villes (cf. texte de 1885 cité en exergue) est évidemment le reflet de cette instabilité sociale, alors que les villages de l'intérieur restaient fermement tenus en main, au propre et au figuré, par leurs structures traditionnelles.

Carte 2

LE TOGO ALLEMAND



Toutes les administrations coloniales (1), en effet, eurent vis-à-vis de l'espace une pratique cohérente de quadrillage et de structuration : pas de contrôle ni de mise en exploitation possible si l'espace n'est pas reconnu, cartographié, catalogué, ordonné par une distribution en niveaux exactement délimités (le territoire, le cercle, la subdivision...), chacun doté de fonctions précises : administration générale, judiciaire et fiscale, travaux publics, développement agricole, infrastructure sanitaire et scolaire, etc... Le maillage urbain était l'articulation du pouvoir sur l'espace, chaque chef-lieu ayant, en principe, les services et les équipements correspondant à son rang.

La distribution spatiale visait à l'homogénéité, avec bien sûr des adaptations aux réalités locales (densités de population, richesse des régions, commodités de transport). Les villes pré-existantes furent, pour la plupart, intégrées à ce système par les Allemands : Aného, Atakpamé, Mango (2) devinrent dès l'époque allemande chefs-lieux de cercle, Notsé, Bassar chefs-lieux de districts (carte 2). Les centres qui ne furent pas retenus (Tado, la vieille capitale des Adja, Paratao, détrônée au profit de la ville neuve de Sokodé...) retombèrent au rang de villages. Baguida, Agbodrafo, Togoville (la cité éponyme) ne maintinrent un peu d'activités urbaines que par leurs traditions commerciales, aujourd'hui languissantes.

Peu de créations ex-nihilo à l'époque allemande : Sokodé, on l'a dit, et surtout Kpalimé, gros marché traditionnel au pied des Monts du Togo, qui devint en 1907 tête d'une ligne de chemin de fer : le relief ne permettait pas d'aller plus loin et c'est à pied que les caravanes devaient franchir le "col von François" pour redescendre sur les riches plaines de la Volta, où démarrait le cacao. L'administration, elle, préféra s'installer à mi-pente de ce col, à Misahöhe, abandonnant aux commerçants la fournaise de la plaine. Elle a, depuis, rejoint la ville, mais le préfet et quelques chefs de service continuent à résider au frais dans la montagne.

Les soldats et les fonctionnaires, à mesure de leur installation dans l'intérieur, furent rejoints par les commerçants et par les

(1) Hormis, dans une certaine mesure, la britannique.

(2) Dans la zone devenue par la suite ghanéenne, Kete Krachi était un important centre commercial et religieux, Yendi une capitale de vieux royaume.

missionnaires, qui donnèrent à ces centres de domination politique le poids économique et social nécessaire pour en faire des villes. Ceci du moins au Sud : le Nord, supposé musulman, fut fermé aux missions en 1907, et l'économie de marché ne trouvait guère de ressources pour remplacer ce qui disparaissait, le grand négoce pré-colonial et la métallurgie bassar.

C'est donc très précocement que s'est amorcé le dualisme du pays (comme celui de ses voisins) entre un Nord relativement délaissé et un Sud riche du développement de ses activités agricoles d'exportation (cacao du Kloto, coton du Centre, palmier à huile du Sud-Est - à eux trois, 86 % des exportations en 1911), bien équipé en moyens de communications (trois voies ferrées joignent Lomé à Aného en 1905, à Kpalimé en 1907, à Atakpamé en 1911), où s'implantent hopitaux (1), écoles, centres de formation professionnelle... Les sociétés traditionnellement marchandes (Mina, Ewé, Ana) réagissent avec dynamisme, scolarisent leurs enfants, se christianisent, développent leurs négoce et leurs plantations. Les premiers Libanais viennent s'installer comme intermédiaires entre les grandes compagnies européennes d'import-export et le petit commerce africain. Bref, une véritable vie urbaine s'épanouit dans les villes du Togo méridional.

Autre fait géographique majeur hérité des choix spatiaux du tout début de ce siècle : la prépondérance de Lomé. Choisie comme capitale en 1897 (au détriment d'Aného, dont l'essor fut définitivement brisé), Lomé se vit dotée en 1900 d'un premier wharf -le seul du littoral allemand- qui, très vite, monopolisa tout le trafic avec l'extérieur : dès 1905, à l'arrivée du chemin de fer, la rade d'Aného est fermée au trafic international, en 1909 au trafic local. Lomé est donc le siège d'un pouvoir politique fortement centralisé (2), le siège des entreprises les plus importantes (3), le noeud obligatoire de tous les échanges maritimes, ferroviaires et routiers, avec un développement

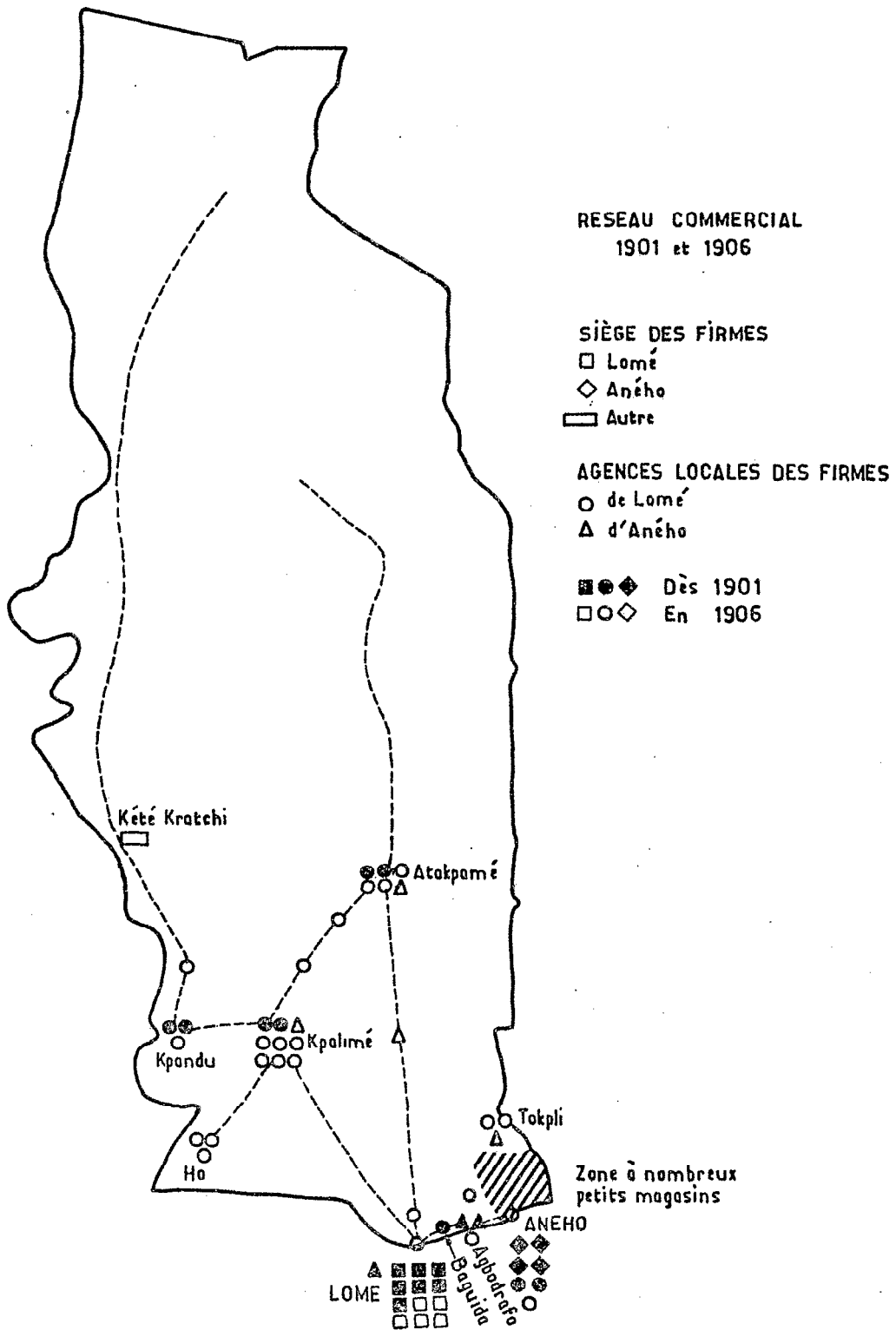
(1) En 1914, existent ceux de Lomé, Aného, Kpalimé et Atakpamé. Dans le Nord, seule Sokodé a un médecin (itinérant) et une école officielle.

(2) Avec une administration autonome (cercle de Lomé-ville) dès 1905.

(3) En 1906, sur 17 firmes commerciales (13 allemandes, 1 anglaise, 3 africaines), 12 sont basées à Lomé, 4 à Aného et 1 à Kete Krachi. La carte 3 montre clairement comment, de 1901 à 1906, les firmes de Lomé l'ont emporté sur celles d'Aného (et aussi la marginalisation du Nord).

Carte 3

LE TOGO ALLEMAND



rapide de toutes ses infrastructures sociales et techniques. Sa population se gonfle : 2 000 habitants en 1896, 3 000 en 1900, 4 000 en 1904, 6 000 en 1906, 8 000 en 1911..., quand les autres villes se maintenaient à 2 ou 3 000 habitants. La "macrocéphalie" du Togo est encore modeste démographiquement ; structurellement, tous les éléments sont déjà en place.

1.3. *L'administration française* hérita en 1919 d'un Togo réduit d'un tiers, les Anglais s'étant attribués la vallée de la Volta (d'où un déplacement de la voie Sud-Nord sur l'axe Sokodé-Bassar-Mango, remplacé par la suite par Sokodé-Kara-Mango, grâce au pont métallique lancé en 1950 sur la Kara). Les structures spatiales du pays ne furent guère modifiées, hormis quelques retouches de détail pour mieux ajuster les limites administratives aux réalités locales. Lomé maintenait sa prépondérance ; Aného, Kpalimé, Atakpamé, Sokodé et Mango restaient les villes principales ; Tsévié se développait grâce au chemin de fer ; Tokpli, tête de navigation sur le fleuve Mono, était abandonnée au profit du marché de Tabligbo.

En 1929 fut reprise la construction du chemin de fer vers le Nord, par la vallée de l'Anié. La crise économique battait son plein, et il fallut, en 1933, interrompre "provisoirement" la ligne à Blitta (où elle est toujours). Vingt-cinq ans auparavant, tout terminus ferroviaire devenait obligatoirement un centre urbain (1) ; dans les années trente, en pleine dépression économique et dans un pays qui commençait à avoir un bon réseau routier, Blitta resta un simple lieu de transbordement entre le rail et la route, sans parvenir à concurrencer Sokodé dans le rôle de redistribution pour le Nord du pays, sans parvenir à devenir une ville.

Progressivement, et surtout après la seconde guerre mondiale, l'administration territoriale se fit plus minutieuse et multiplia les nouveaux cercles : l'Akposso dès 1924 (2), Kara en 1951, Tsévié et Dapaong en 1952, renforcés de nouvelles subdivisions : Notsé, Tabligbo,

(1) Cf. le cas de Nkongssamba, troisième ville du Cameroun, née ainsi de l'arrêt d'un chantier ferroviaire en 1911.

(2) Avec comme chef-lieu officiel Hihéatro, mais en fait son administration n'a jamais cessé de résider à Atakpamé (Hihéatro ne disposant, jusqu'en 1969, que d'un bureau d'état civil et d'une douane).

Badou, Niamtougou, Pagouda, Kandé, Kévé, Blitta (1)..., dont les chefs-lieux restèrent des agglomérations plus modestes.

Les villes les plus avancées furent érigées en communes : Lomé dès 1932 (2), Aného en 1935 (les conseillers, jusqu'alors nommés, n'étant élus qu'à partir de 1950), puis en 1951 Atakpamé, Kpalimé et Sokodé, en 1952 Tsévié, en 1954 Bassar (3).

L'après-guerre fut une époque d'essor économique : les plans FIDES permettaient de créer de nouvelles infrastructures ; les cours des produits tropicaux atteignaient des niveaux records ; l'investissement privé se développait ; les compagnies commerciales multipliaient les implantations (toujours sur le modèle de la vieille "factorerie" : le négoce au rez-de-chaussée, l'habitation à l'étage), même dans de petits bourgs. Ce fut, pour les villes moyennes (en particulier dans le Sud du pays), une période faste, qui enclencha pour de bon leur croissance.

Bien que certaines de ces villes soient aujourd'hui plutôt stagnantes, économiquement et démographiquement (Aného, Mango, Bassar...), on voit que les principales villes du Togo sont les héritières d'une longue histoire, remontant, pour certaines, avant l'époque coloniale. C'est aux débuts de celle-ci que furent décidés des choix qui structurent encore l'espace togolais : la macrocéphalie au profit de la capitale portuaire et un réseau à base administrative ancien : hormis Tsévié et surtout Kara (nées comme petits centres à l'époque allemande, mais qui ne prirent leur essor que dans les années 1950), toutes les villes importantes aujourd'hui étaient les centres majeurs au début de ce siècle. C'est une observation banale en Afrique Noire que cette hiérarchie des villes en fonction de leur ancienneté administrative : la force de structuration des premiers choix politiques, économiques et sociaux, décidés par une administration volontariste et dépourvue de contrepois, fut telle que les aménagements ultérieurs n'y ont introduit que des infléchissements.

(1) Ces deux dernières les seules à ne pas devenir "circonscription" à l'Indépendance.

(2) Ce que la population ressentit non comme une promotion mais comme un moyen de se décharger sur elle du poids des dépenses de la ville.

(3) Commune de moyen exercice, qui n'élit pas son maire.

1.4. *Depuis l'Indépendance*, l'armature administrative a connu plusieurs séries de retouches. Les dix-sept circonscriptions de 1960 furent alors regroupés en quatre "Régions économiques" (Lomé, Atakpamé, Sokodé, Mango), qui devinrent cinq en septembre 1965 (Lomé, Atakpamé, Sokodé, Kara et Dapaong). Cela profita beaucoup à Kara et à Dapaong, qui reçurent alors toutes sortes d'infrastructures modernes (et provoqua la stagnation, désormais, de Mango), mais il faut noter que, si ces Régions sont dotées (souvent depuis quelques années seulement) de services techniques régionaux (Planification, Main-d'oeuvre, etc...), elle n'ont pas de tête réelle : le préfet de son chef-lieu n'a pas autorité sur ses collègues, et il n'existe ni les instances de concertation, ni le budget autonome qui feraient de ces Régions autres choses que de simples cadres statistiques.

En 1968, on détacha Sotouboua de Sokodé (en lui attribuant, avec Blitta, la partie nord-ouest de la circonscription d'Atakpamé : exemple rare de déplacement des limites administratives allemandes). En 1969 Vogon fut séparée d'Aného, en 1974 Badou d'Amlamé, en 1975 Tchamba de Sokodé (1). Ces créations les plus récentes n'ont donné, jusqu'ici, que des chefs-lieux bien chétifs.

La réforme administrative du 23 juin 1981 n'a fait que modifier les appellations : les circonscriptions sont devenues des préfectures, et celles de Bafilo et de Bassar ont été transférées, pour diverses raisons, de la Région Centrale à celle de la Kara - ce qui, étant donné ce que l'on vient de dire de l'absence de structures réelles des Régions, n'a pas modifié grand'chose dans l'organisation spatiale du pays, toujours fondamentalement dominée par le poids de la capitale.

Une volonté politique affirmée de rééquilibrer le pays a cependant introduit, depuis vingt ans environ, une option structurelle importante : le développement accéléré de Kara (et aussi de ses environs), qui a reçu des investissements publics massifs, entraînant dans leur sillage la multiplication des représentations commerciales et

(1) On a, dans le même temps, créé de nouveaux postes administratifs (rebaptisés "sous-préfectures" en 1981) : Tohoum (1959), Guérinkouka (1964), Agou, Morétan (remplacé ensuite par Elavagnon) et Tandjouaré (1967), enfin Mandouri et Danyi Apéyémé (1975). La plupart, on l'a dit, n'appartiennent pas encore au monde urbain.

bancaires. Kara (1) a connu, ces dernières années, la croissance la plus rapide du Togo, concurrençant désormais comme capitale du Nord la vieille Sokodé (qui reste cependant une plaque tournante économique beaucoup plus importante). Mais malgré ce relatif rééquilibrage -qu'il va falloir essayer de mesurer-, le Togo reste fortement marqué par sa macrocéphalie originelle. Parvenir à un meilleur équilibre entre villes et régions est l'une des clés d'un développement harmonieux. Mais il ne faut pas se cacher que c'est là aller à contre-courant d'une évolution longue et pesante.

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

II. TYPOLOGIE FONCTIONNELLE DES VILLES

Ce qui singularise le mieux les villes, c'est, on l'a vu, la diversité des activités des citadins, dans la mesure où elles diffèrent de celles des ruraux - mais aussi de ville à ville. La méthode la plus efficace (parce que la plus synthétique) pour saisir ces fonctions est de rechercher les activités professionnelles des citadins. Les résultats détaillés du recensement de 1981 n'étant pas encore disponibles, nous ne pouvons utiliser que ceux de 1970. L'inconvénient est faible : les structures d'un système urbain n'évoluent que très lentement, et il est bien douteux qu'en une quinzaine d'années elles puissent être devenues méconnaissables.

Le dépouillement utilisé (1), manuel, ne prenait en compte que les seuls chefs de ménage (CM), au nombre 77 500 (2), dont 65 600 qualifiés d'actifs, soit 47 % du total des personnes actives (140 000, 33,7 % des habitants de Lomé et 30,9 % de ceux des autres communes) parmi les 430 500 citadins de l'époque. L'approximation est donc satisfaisante, à condition de ne pas vouloir en extrapoler des volumes bruts d'activité : ces chiffres n'ont de valeur que relative, afin de permettre des comparaisons homogènes de ville à ville.

Ont été retenus ici comme "villes" les vingt-et-un chefs-lieux administratifs et, après exploration méthodique d'un sondage au 1/20^è, onze autres centres, les seuls à avoir moins de 50 % de CM ruraux : Kétau (5 200 habitants), Hahotoé (5 000 hab.), Assahoun (4 500), Togoville (4 200), Agbodrafo (3 600), Agoényivé (3 000), Kpémé (2 600), Glidji (2 600), Agougadzépé (2 100), Dadja (1 600) et Agbélouvé (1 400). Soit donc trente-deux centres urbains que cette analyse va permettre de classer.

(1) Yves Marguerat : "La population des villes du Togo selon le recensement de 1970 : les activités des chefs de ménage", ORSTOM, Lomé, 1981, 53 p. multig.

(2) Lomé sondée au 1/10^è, les autres villes traitées exhaustivement. Toutes les classifications des activités ont été revues et homogénéisées.

2.1. Actifs et inactifs

De ces 77 500 chefs de ménage urbains, Lomé regroupe 47 % (36 440), devant Kpalimé (4 100, soit 5,3 %), Sokodé, aux ménages plus importants (1) (3 950, 5,1 %), Atakpamé (3 900, 5 %), Tsévié (2 650, 3,4 %), Aného (2 400, 3,1 %), Bassar (1 950, 2,5 %), Vogon (1 950, 2,5 %), Kara (1 750, 2,3 %), etc... Soit 47 % dans la capitale et 15,4 % dans les onze autres centres de la Région Maritime, 16,2 % (en huit villes) dans celle des Plateaux, 7,6 % (en trois villes) dans la Région Centrale, 10 % dans la Kara (en sept villes), 3,8 % seulement dans les deux villes des Savanes.

Ces chefs de ménage se répartissent en :

Administration	: 19,7 %	
Commerce	: 19,4 %	
Agriculture, pêche	: 17,8 %	
Artisanat, industrie	: 15,0 %	Soit 84,6 % d'actifs
Bâtiment, T.P.	: 5,0 %	
Transports	: 4,8 %	
Divers	: 1,9 %	
Mines	: 1,0 %	
Sans profession	: 7,5 %	
Ménagères	: 5,3 %	Soit 15,4 % d'inactifs
Elèves	: 2,6 %	

Les inactifs sont pour moitié à Lomé et pour l'essentiel dans les villes les plus importantes : les petits centres n'en ont guère. Notons que c'est Niamtougou -au coeur d'une région d'exode massif- qui en compte la plus forte proportion (22 % des chefs de ménages), devant Kara (21 %), Glidji (19 %) et Sokodé (19 %). Avec 16 %, Lomé se tient dans la moyenne.

Parmi ces inactifs, relevons le poids des élèves et étudiants vivant seuls (et formant donc un ménage statistique) : rares à Lomé (1,3 %), où les capacités d'accueil par les familles sont grandes, ils

(1) 7,8 habitants par ménage, contre 5,5 en moyenne (Lomé : 5,3).

représentent 8 % des chefs de ménage à Kara, 9 % à Vogán, 11 % à Amlamé, 13 % à l'abligbo, 14 % à Agougadzépé : on a là la marque spatiale d'établissements scolaires à fort rayonnement.

Mais ce sont les grandes activités qui sont révélatrices.

2.2. Les actifs citadins de profession rurale (agriculture, maraîchage et, sur la côte, un peu de pêche) sont très inégalement répartis : 8 % d'entre eux habitent Bassar, 7,5 % Tsévié, 7 % Lomé et Sokodé, 6,5 % Vogán...

C'est là le facteur le plus discriminant, puisque nous avons défini le fait urbain "en négatif" : moins une ville a de paysans, plus elle est fondamentalement urbaine, et vice-versa.

On voit donc immédiatement que bien des chefs-lieux de préfectures ne sont pas, en 1970, de véritables villes : dans sept d'entre elles, les chefs de ménage ruraux sont majoritaires :

Tchamba	:	65,2 % (1)
Kandé	:	61,3 %
Amlamé	:	57,3 % (2)
Bassar	:	57,0 %
Sotouboua	:	55,1 %
Niamtougou	:	55,1 %
Bafilo	:	54,2 %

Et dans huit, ils pèsent encore bien lourd :

Kétao	:	48,8 %
Vogán	:	45,8 %
Togoville	:	44,4 %
Dadja	:	40,9 %
Agbélouvé	:	40,1 %
Hahotoé	:	39,8 %
Tsévié	:	39,5 % (3)
Mango	:	39,1 %

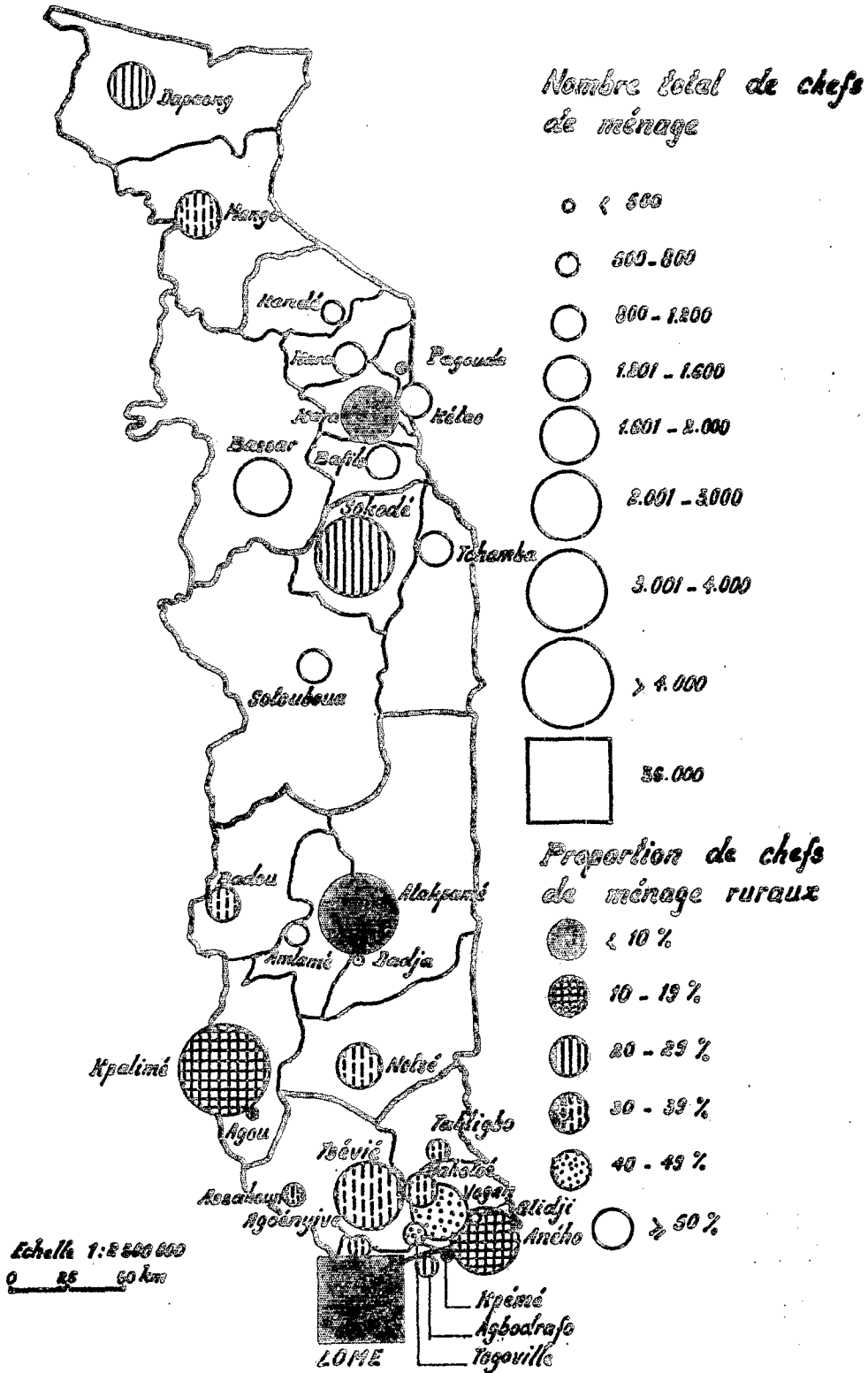
(1) Tchamba n'est alors pas encore officiellement chef-lieu.

(2) Amlamé ne l'est que depuis quelques mois.

(3) N'est donc pas tout à fait exacte l'expression de Pierre Volpoët dans sa thèse : "Tsévié, une ville de paysans" (cf. bibliographie finale).

Carte n° 4

**CHEFS DE MENAGE RURAUX
(1970)**



A l'inverse, les agriculteurs sont pratiquement absents à :

Lomé	:	2,7 %
Atakpamé	:	6,1 %
Kpémé	:	8,0 %
Kara	:	9,0 %

Ou, du moins, de peu de poids à :

Glidji	:	11,7 %
Aného	:	15,3 %
Kpalimé	:	15,8 %

(dont 1/4 de pêcheurs à Lomé, 1/2 à Aného, 2/3 à Glidji).

Il y a donc une grande diversité de situations, surtout parmi les petites villes. Les onze bourgs non chefs-lieux que nous avons retenus ont, par définition, moins de 50 % de chefs ménage ruraux, ainsi que Badou, Tabligbo, Pagouda (la plus petite des préfectures, si petite qu'elle n'attire même pas les paysans), tandis que Niamtougou, Bafilo, Kandé, Tchamba, Amlamé sont surtout de grosses agglomérations agricoles (1).

Les villes moyennes oscillent des plus urbaines (Kara, Aného) aux plus rurales (Vogan, Bassar). Les grands centres ont très peu de paysans (hormis Sokodé, 24,8 %), et tout particulièrement Lomé (2,7 %).

La carte 4 nous montre que les centres les moins urbains sont tous -sauf Amlamé- dans le Centre-Nord du pays, où seules Kara, Sokodé et la minuscule Pagouda sont nettement citadines. Les villes du Sud sont, surtout les plus grandes mais aussi quelques petites, nettement plus urbanisées.

Eliminer ces actifs agricoles permet d'isoler la seule population active réellement urbaine (51 800 CM). La répartition des villes s'en trouve modifiée : Lomé, avec 29 620, domine nettement plus, car elle concentre maintenant 57,2 % du total national. La seconde ville n'en a que dix fois moins (2 975), et, cette fois, c'est Atakpamé qui s'est hissée à ce rang, devant Kpalimé (2 890) et, nettement distancée,

(1) Comparer les chefs ménage ruraux aux seuls chefs de ménage actifs les amènent à 76,7 % à Tchamba et 70,7 % à Niamtougou.

Sokodé (2 215), puis Aného (1 600), Kara (1 235), enfin Isévié (1 200). Bassar régresse du septième au douzième rang, Sotouboua du quatorzième au vingt-troisième, Niamtougou du treizième au vingt-huitième... En queue du liste, le total des actifs non-ruraux tombe très bas : 200 à 250 à Kandé, Agougadzépé, Niamtougou, Pagouda, 180 à Tchamba, 160 à Agbélouvé, 157 à Amlamé... c'est là, certes, plus que n'en ont de simples villages, mais si peu ! Les véritables fonctions urbaines sont accaparées par les villes de tête : les sept premières, qui comptent 71,4 % des CM, regroupent 82,9 % des actifs non-ruraux (et les dix premières 85,6 %).

2.3. Les grandes activités urbaines

Fonctionnaires, commerçants et artisans représentent, toutes catégories confondues, 54 % du total des chefs de ménage des trente-deux villes, 81 % des seuls chefs de ménage actifs non-ruraux.

a) Les fonctionnaires (et assimilés) sont 15 200 parmi les chefs de ménage (dont seulement 6,1 % de femmes). La capitale en accapare 62,2 %, onze fois plus que la seconde ville, Sokodé (5,7 %), qui devance Atakpamé (4,4 %), Kara (4,1 %), Dapaong (2,3 %), Aného (2,0 %). La concentration est forte : les sept plus gros centres (dont les cinq chefs-lieux de Région) détiennent 84,7 % des chefs de ménages fonctionnaires.

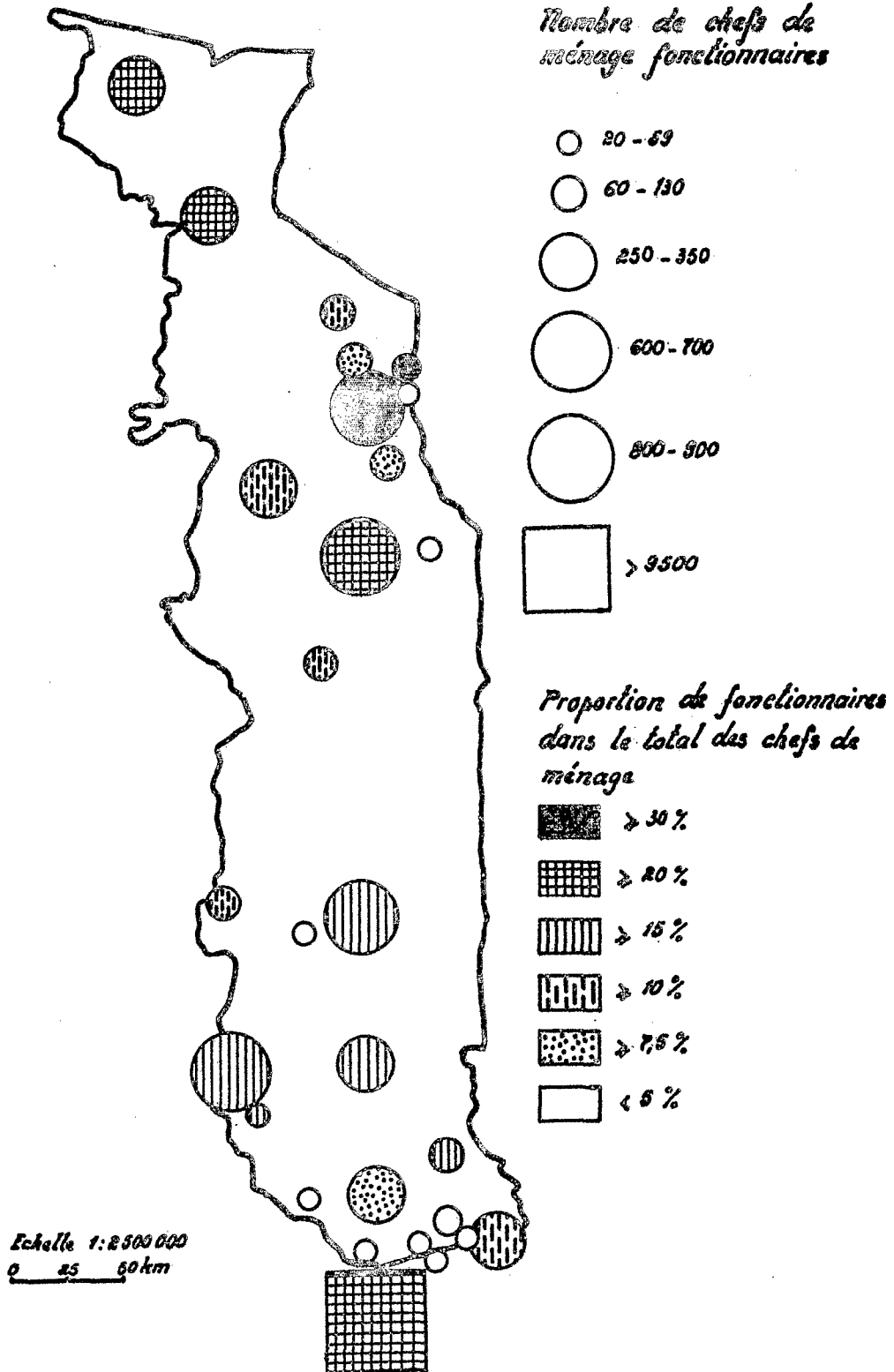
C'est à Kara, alors récemment promue capitale régionale mais qui connaissait depuis plusieurs années déjà un vif essor, que la proportion d'agents des pouvoirs publics est la plus forte : 35,6 % des chefs de ménage (51 % des seuls actifs non-ruraux). Le plus petit des chefs-lieux de préfecture, Pagouda, vient en second : 31,6 % (50,5 % des actifs non-ruraux) et Lomé, dont les activités économiques contrebalancent la fonction politique, seulement au troisième rang : 26,0 % (32 % des actifs non-ruraux) (1), devant Dapaong (22,9 %), Sokodé (21,9 %), Mango (20,2 %)...

On tombe ensuite à très peu de choses, même pour des chefs-lieux relativement anciens comme Isévié (9,5 %), Niamtougou (9,5 %), Bafilo (8,8 %), Vogan (5,8 %).

(1) Surtout dans les quartiers ouest et nord.

Carte n° 5

FONCTIONNAIRES (et assimilés)



La carte 5 montre une nette différence entre Nord et Sud : dans la partie méridionale du pays, le poids de la fonction publique est relativement faible (surtout dans les petits bourgs). Au Nord se concentrent toutes les villes (hors Lomé) à forte prépondérance administrative, qu'elles soient grandes ou petites.

b) Les commerçants, de toutes les envergures, sont à peine moins nombreux que les fonctionnaires parmi les chefs de ménage citadins : 15 050, mais un peu moins concentrés : 79,7 % seulement dans les sept premières villes, dont 53,7 % à Lomé (1), "seulement" huit fois plus qu'Atakpamé (6,6 %), devant Kpalimé (6,3 %), Aného (4,9 %), Sokodé (3,3 %), Tsévié (2,6 %), Dapaong (2,3 %), Vogang (2 %) (2)...

En poids dans la population totale, c'est le petit bourg de Glidji qui vient en tête : 43,8 % des chefs de ménage (50 % des seuls actifs non-ruraux), devant Agbodrafo (30,7 %, 47 % des actifs non-ruraux). Aux trois vieilles cités mina du Sud-Est, succèdent les trois de la région des plantations de café-cacao : Atakpamé (25,7 %), Badou (25,1 %, soit 45 % des actifs non-ruraux) et Kpalimé (23,2 %). Suivent le seul centre commercial de l'Extrême-Nord : Dapaong (22,6 %) et enfin seulement Lomé (22,2 %, 27 % des actifs non-ruraux).

La répartition spatiale des commerçants (carte 6) est donc pratiquement l'inverse de celle des fonctionnaires : hormis Dapaong, plaque tournante entre Nord-Togo, Burkina Faso et Ghana, et, secondairement, Kéto, gros marché à la frontière du Bénin, les villes du Nord n'ont que de très faibles fonctions commerciales, à peine plus sensibles dans les principaux centres (14 % à Kara, mais seulement 12,6 % à Sokodé, pourtant principal carrefour économique du Togo septentrional). Le commerce est bien l'affaire des villes du Sud, en particulier dans la zone de production du café et du cacao -la région rurale depuis longtemps la plus monétarisée- et, encore plus dans le Sud-Est, où la terre est appauvrie mais les hommes nombreux, que

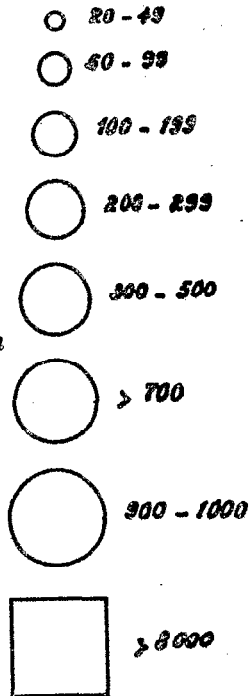
(1) Surtout dans le centre de la ville.

(2) Bien que son marché hebdomadaire soit le plus important du pays. Mais, si actifs soient-ils, ces marchés ne sont que le point de rencontre de vendeurs et d'acheteuses qui n'habitent pas sur place (les premiers dans les villages, les secondes à Lomé) et ne contribuent donc pas à la physionomie urbaine de l'agglomération.

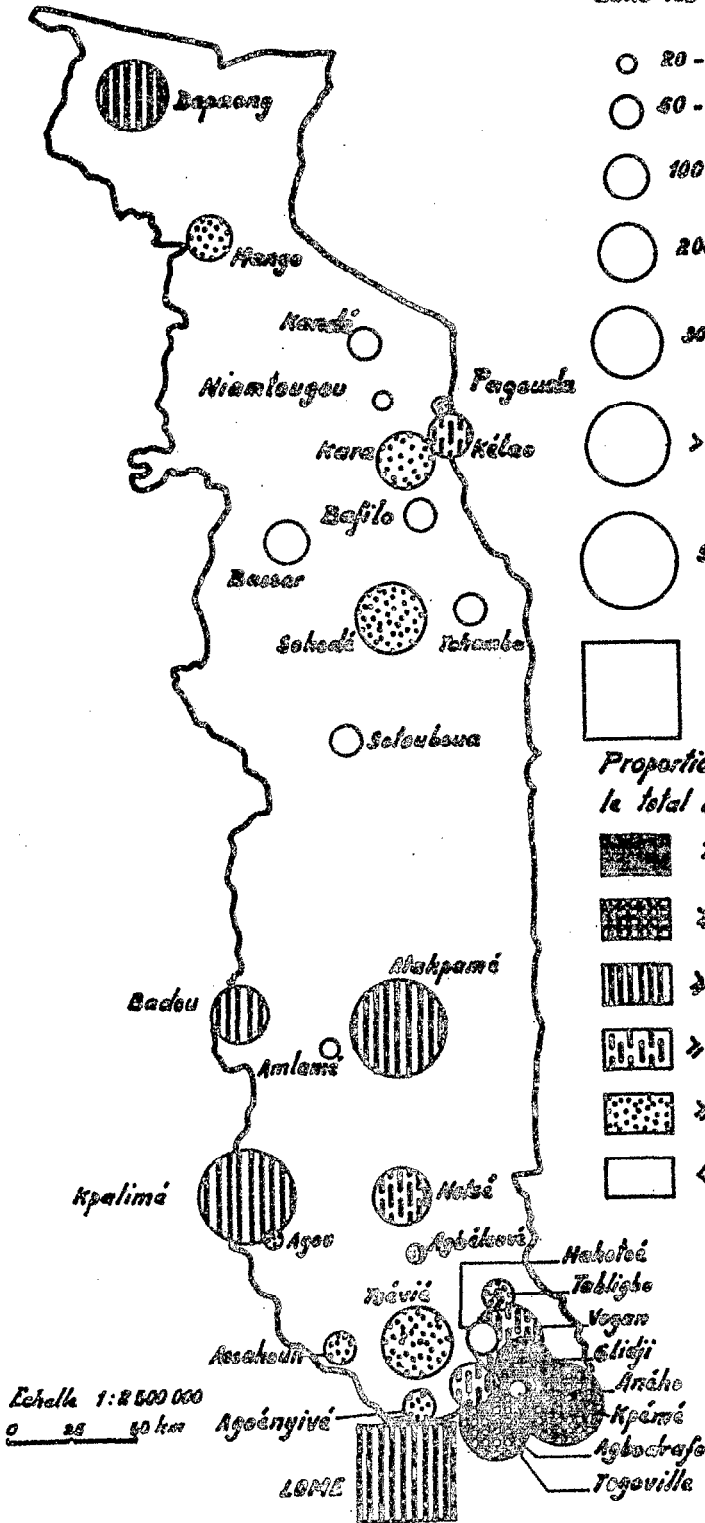
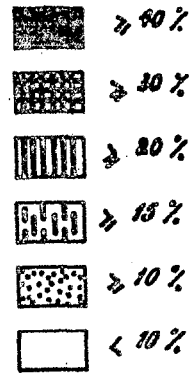
Carte n° 6

COMMERCANTS

Nombre de chefs de ménage dans les activités commerciales:



Proportion de commerçants dans le total des chefs de ménage:



brassent d'intenses courants commerciaux, autrefois dirigés par les cités mina (Aného, Agbodrafo, Glidji), aujourd'hui dominés par Lomé.

Hommes et femmes n'ont pas le même poids dans ces activités commerciales. C'est l'un des traits les plus caractéristiques du Togo méridional que l'importance du négoce féminin : il n'est guère de femmes, quel que soit leur statut familial, qui ne s'y adonnent peu ou prou. C'est le cas de deux tiers de celles qui sont chefs de ménage. Parmi ces commerçants, 52 % vivent à Lomé, 22 % dans le reste de la Région Maritime, 17 % dans celle des Plateaux et 9 % seulement dans les trois Régions du Nord. Dans les Savanes, les femmes représentent 31 % des chefs de ménage commerçants, 37 % dans la Kara, 50 % dans la Région Centrale, ce qui n'est certes pas négligeable. Mais c'est au Sud que leur poids est remarquable : 56 % dans la Région des Plateaux, 57 % à Lomé - ville cosmopolite, très attractive pour les commerçants étrangers (Haoussa, Nago, peuples où le négoce est affaire d'hommes), 85 % dans les autres villes de la Région Maritime : 81 % à Aného, 90 % à Agbodrafo, 91 % à Vogon, 95 % à Glidji... (carte 7).

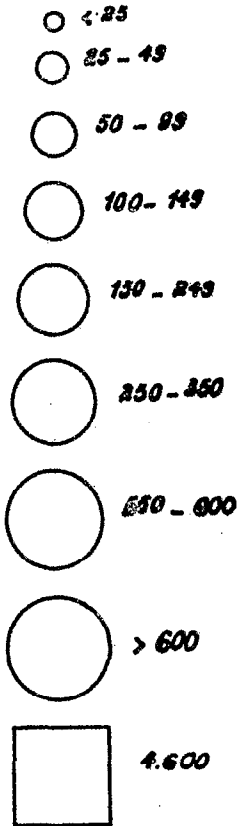
Le facteur culturel -moteur ici du gradient Nord-Sud- n'est pas seul en jeu : c'est dans les cités les moins importantes pour l'économie moderne que le rôle des femmes confine au monopole. Dans les villes les plus actives, les vrais noeuds des échanges commerciaux, ces femmes sont largement contrebalancées par leurs collègues masculins, souvent non-Togolais. Lomé regroupe 55,8 % de ceux-ci, Atakpamé 7,2 %, Kpalimé 6,4 %, Sokodé 5 %, Dapaong 3,7 %, Badou 2,8 %, Mango, Kara et Kétao 2 % : 83 % vivent dans les sept premières villes (carte 8).

En proportion des seuls chefs de ménage actifs masculins, c'est Badou qui manifeste le plus fort potentiel commercial (21,7 %), lié au cacao et à la position frontalière qui permet de fructueux négoce (pas toujours légaux). Apparaissent également ainsi Dapaong (18,4 %) et Kétao (17,9 %) puis, sans surprise, Atakpamé (17,4 %), Kpalimé (14,5 %) et Lomé (14,2 %). Les petites villes du Sud-Est ont, cette fois, presque disparu; les agglomérations à dominante agricole du Nord encore plus.

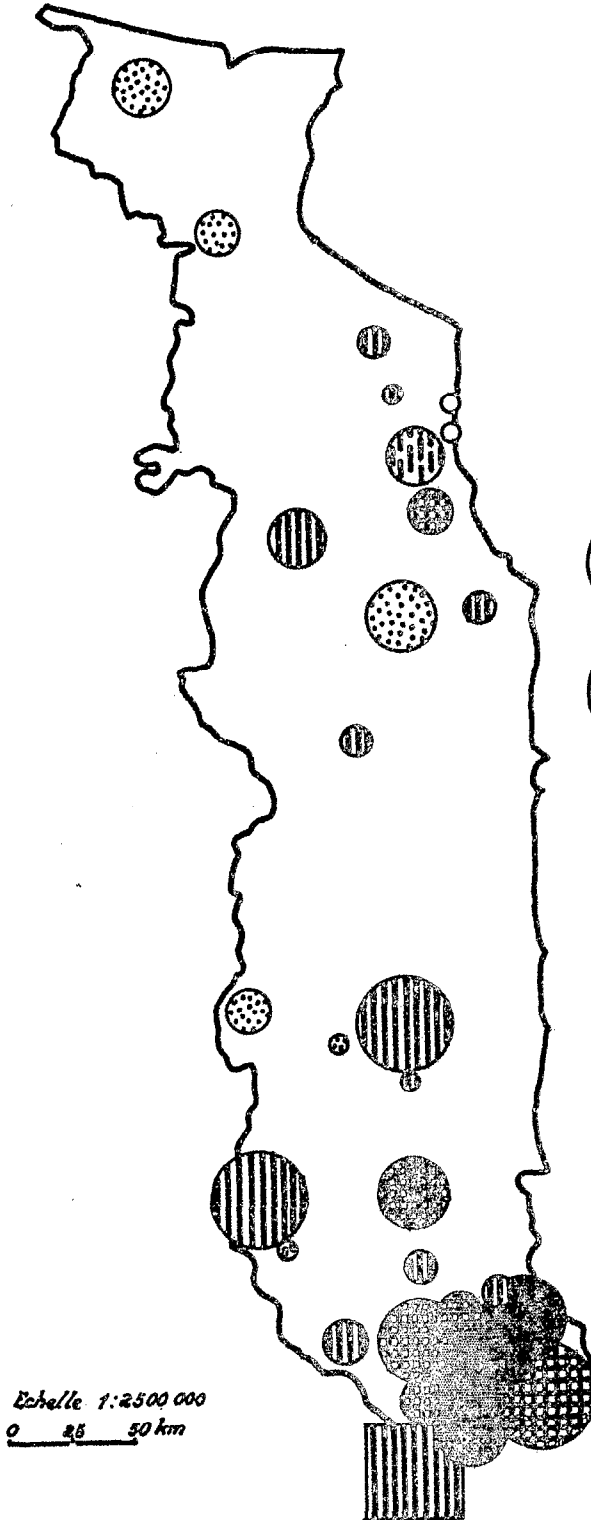
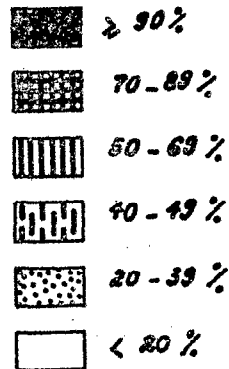
Carte n° 7

COMMERCE FEMININ

Nombre de femmes chefs de ménage commerçantes



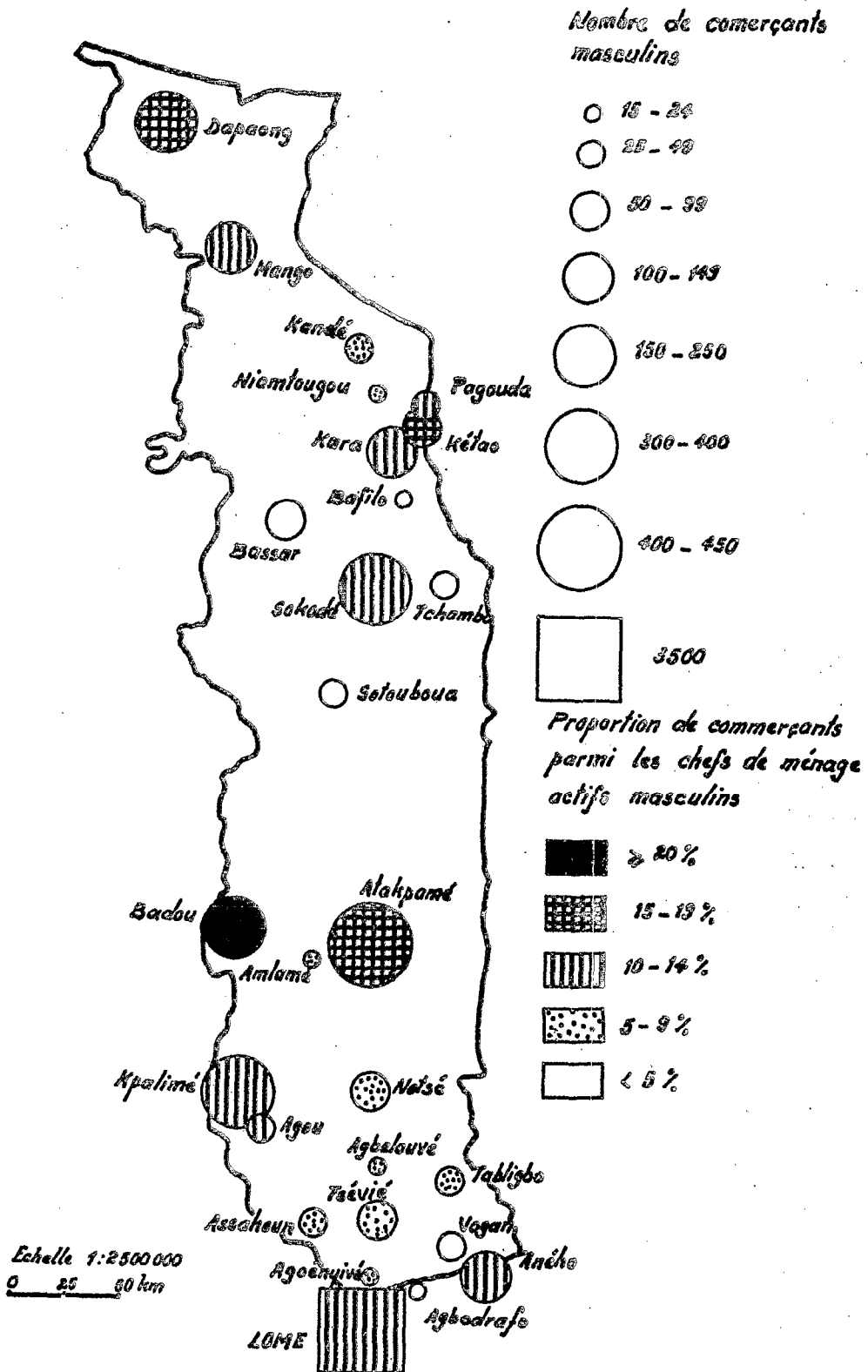
Proportion de femmes parmi les chefs de ménage commerçants



Echelle 1:2500 000
0 25 50 km

Carte n° 8

COMMERCE MASCULIN



c) Les artisans et les ouvriers (rares en 1970), au nombre de 11 650 parmi les chefs de ménage citadins, sont un peu moins concentrés dans les sept premières villes (77,8 %) que les commerçants (79,7 %) et les fonctionnaires (84,7 %). Avec son industrie alors naissante et son artisanat diversifié, Lomé en réunit 53,8 % (1), sept fois et demi plus que Kpalimé (7,2 %), devant Atakpamé (5,8 %), Sokodé (3,9 %), Aného et Tsévié (2,8 %), Vogon (2 %)...

La plus forte proportion d'ouvriers et d'artisans se rencontre à Dadjia (39 %, 65 % des actifs non-ruraux), qui abritait depuis 1964 une usine textile alors en plein essor ; suivent -de loin- deux petits bourgs très actifs : Agoényivé (23,8 %), aux portes de Lomé, et Assahoun (21,9 %), à la frontière du Ghana, devant Kpalimé (20,5 %), Atakpamé (17,4 %), Agbélouvé (17,6 % - encore un petit bourg du Sud-Ouest), Lomé (17,2 %)...

La répartition spatiale (carte 9) privilégie donc cette fois le Sud-Ouest, le long de la frontière du Ghana en particulier : le Sud-Est est moins actif, et encore moins le Nord, où les activités de transformation sont insignifiantes, hormis dans ses chefs-lieux de Région et le gros marché de Kétau.

2.4. Les activités urbaines mineures apportent d'autres éléments de classification.

3 900 chefs de ménage sont engagés dans les métiers de la construction et de la finition des bâtiments (au sens large). Ils sont très concentrés : 85,4 % en sept villes, dont Lomé (62,2 %), Atakpamé (onze fois moins, soit 5,6 %), Kpalimé (4,7 %), Sokodé (4,4 %), Tsévié (3,7 %)... Ils représentent, en proportion des chefs de ménage, 6,6 % de ceux de Lomé, 6,5 % de ceux d'Agoényivé, 6,1 % à Dapaong, 5,6 % à Kara et à Atakpamé... Ce qui correspond évidemment aux villes dynamiques, où l'on construit beaucoup, assez en tous cas pour que se forment des corps de métier spécialisés.

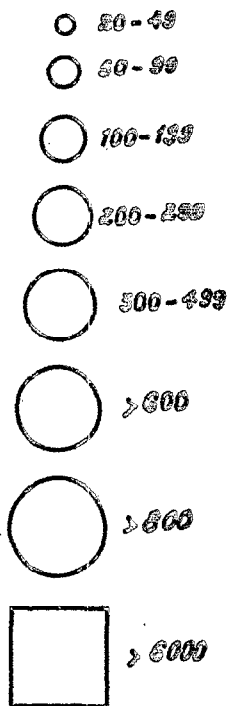
a) La branche des transports (3 700 CM) est la plus concentrée : 89,9 % en sept villes. Lomé vient loin en tête (63,7 %), devant Atakpamé (8,4 %, 7,5 fois moins), Kpalimé (6,5 %), Sokodé (5,2 %), Aného (2,7 %)... C'est Atakpamé, carrefour majeur du Centre-Sud, qui en

(1) Surtout dans l'est de la ville.

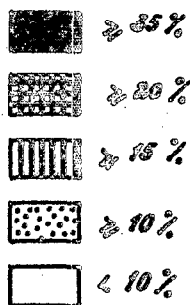
Carte n° 9

ARTISANS, OUVRIERS

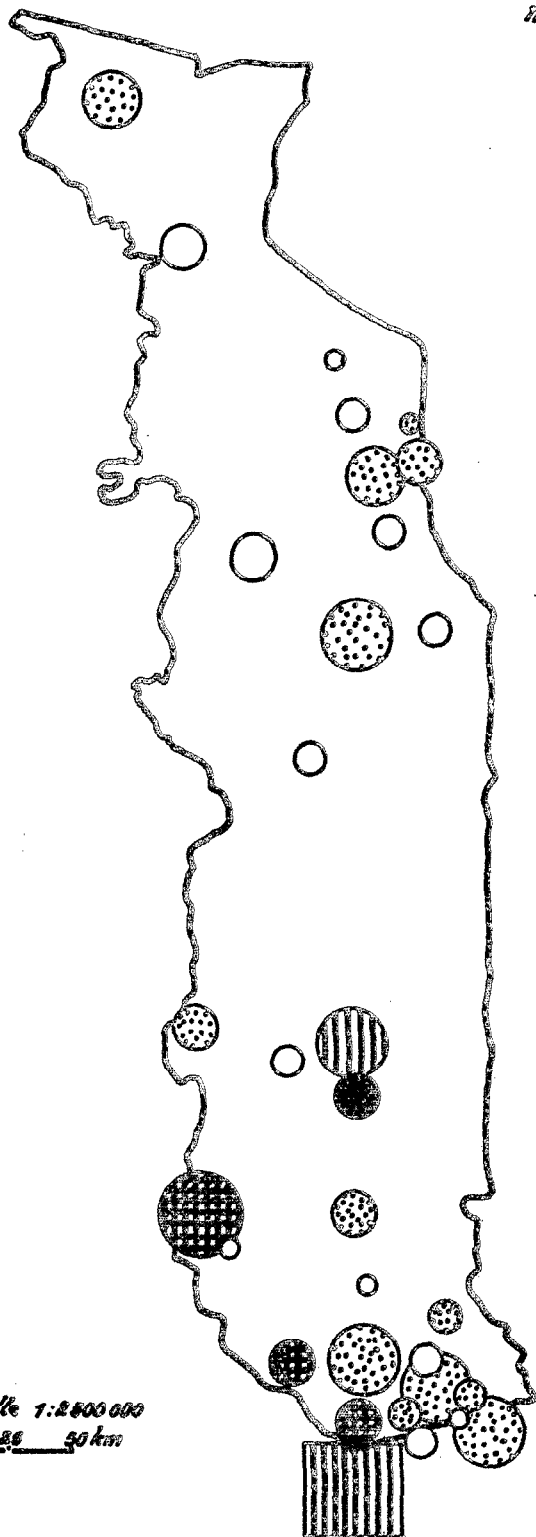
Nombre de chefs de ménage artisans et ouvriers:



Proportion du total des chefs de ménage:

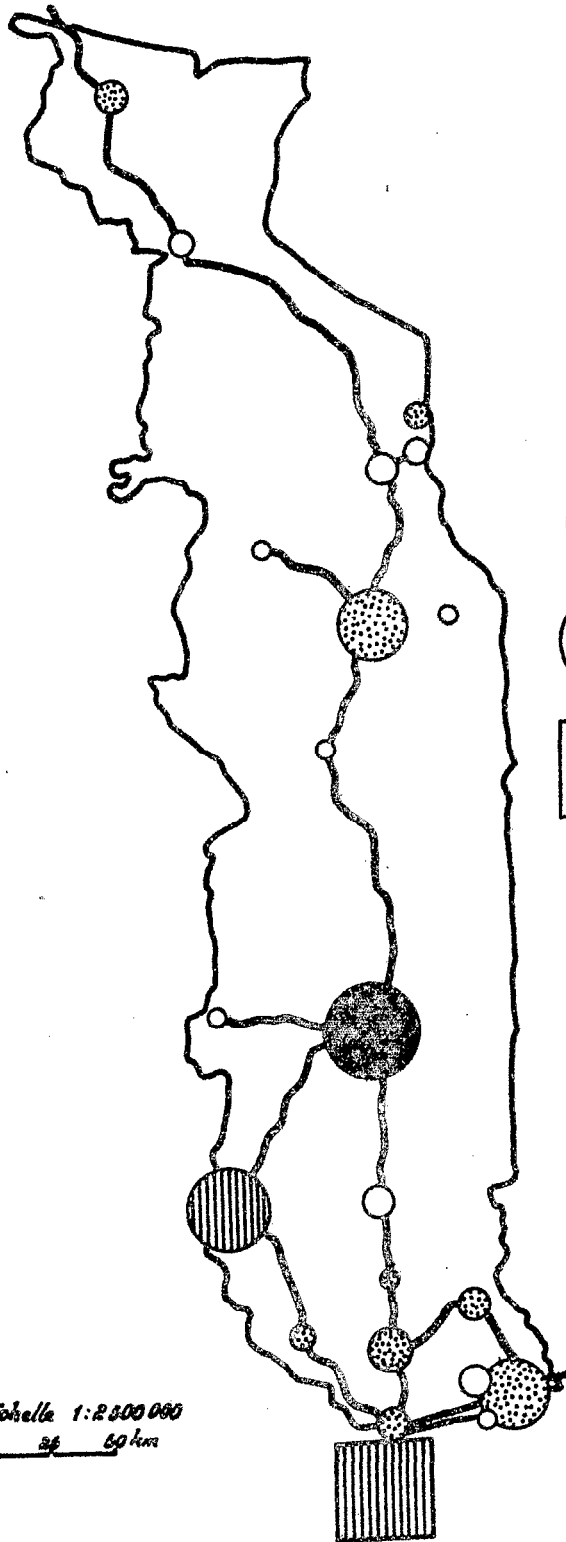


Echelle 1:2 500 000
0 25 50 km

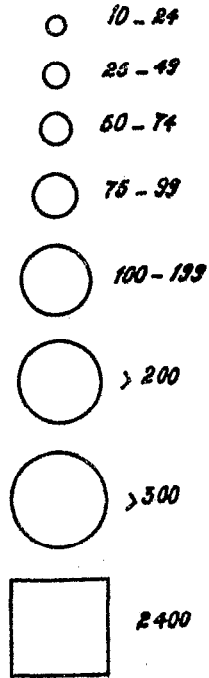


Carte n° 10

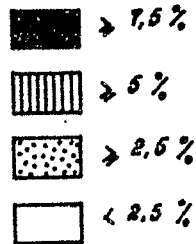
TRANSPORTS



Nombre de chefs de ménage dans les transports



Proportion du total des chefs de ménage



Echelle 1:2 000 000
0 25 50 km

regroupe la plus forte proportion : 8,1 % de ses chefs de ménage vivent de la route et du rail ; Lomé n'en compte que 6,5 %, Kpalimé 5,9 %, Sokodé 4,9 % seulement.

La sélection entre villes (carte 10) est maximale : même les grandes villes du Nord, malgré leur rôle de carrefour ou de relais apparaissent à peine ; au Sud, les vraies pôles s'affirment, les autres s'éclipsent.

b) Le secteur minier (785 CM, soit 1 % des chefs de ménage) n'existait, à l'époque, qu'à Hahotoé (extraction du phosphate) et Kpémé (conditionnement et embarquement). Quelques travailleurs résidaient dans les villes des alentours : Agbodrafo, secondairement Aného, Vogan... Kpémé apparaît donc comme un centre mono-industriel typique : 69,3 % d'employés des phosphates (32 % seulement à Hahotoé, resté un gros village).

c) Les autres activités (gens de maison, manoeuvres, féticheurs, prostituées...), au nombre de 1 470 (1,9 % des chefs de ménage), sont un produit typique des grandes villes (68 % à Lomé, 7 % à Atakpamé, 4 % à Kpalimé, 3 % à Sokodé, 2 % à Aného...), seules à avoir une société assez complexe pour permettre ces types d'activité.

2.5. Activités et ethnies dans les villes

Les citadins qui exercent ces diverses professions ne sont pas interchangeables. Chaque individu et chaque groupe ont des itinéraires spécifiques, correspondant à des types de comportement, individuels et collectifs. De ces derniers, une bonne mesure est donnée par la variable ethnique qui, quels que soient les progrès de l'unification nationale, reste un instrument d'analyse opératoire.

Parmi les quelque 50 000 chefs de ménage urbains employés en dehors du secteur agricole -les véritables citadins-, 29,0 % sont éwé et 22,4 % mina, ce qui reflète le poids des villes de la Région Maritime et l'ancienneté de son urbanisation. Viennent ensuite 7,5 % de Nigériens et Nigériens (1), 6,9 % de Ouatchi, 6,4 % de Béninois, 5,7 %

(1) Il est souvent difficile de les dissocier. On utilisera ici le mot Nigéria pour désigner l'ensemble, y compris les Haoussa et Yoruba, sans précision de nationalité (et dont certains peuvent être togolais).

de Kotokoli et 5,2 % de Kabyè - les premiers groupes non-côtiers. Sont beaucoup plus faiblement urbanisés les Ana, Losso, Fon et Adja, Pla et Pédah, Akposso, Anlo, Bassar, Moba et Tchokossi : soit de 3 à 1 % des chefs de ménage actifs non-agricoles.

Parmi ceux qui exercent dans la fonction publique, 24,5 % sont Mina, 23,9 % Ewé et 10,3 % Kabyè, loin devant les Kotokoli : 4,8 %. Dans ceux qui sont engagés dans le commerce, 24,5 % de Mina, 23,1 % d'Ewé, 16,7 % de Nigériens, 6,5 % de Béninois ; dans l'artisanat et l'industrie, 33,6 % d'Ewé, 20,2 % de Mina, 9,0 % de Ouatchi, 5,3 % de Béninois. La construction est surtout l'affaire des Ewé (49,6 %), devant les Mina (12,8 %), les Ouatchi (10,0 %) et les Kotokoli (5,3 %) ; les transports sont plus éparpillés : 27,4 % d'Ewé, 14,7 % de Mina, 12,0 % de Béninois, 11,5 % de Kotokoli. Dans les "divers" enfin, on notera 24,3 % d'Ewé, 20,5 % de Béninois et 11,1 % de Mina.

Large prépondérance, donc, des ethnies méridionales dans les professions spécifiquement citadines : c'est là le privilège d'une modernisation ancienne, en particulier d'une scolarisation précoce et d'une diffusion importante des techniques artisanales et commerciales. Ce n'est que dans la fonction publique qu'une volonté d'équilibre à l'échelle nationale fait apparaître les originaires du Nord, qui ont le handicap d'un long passé de marginalité.

C'est donc parmi eux que les fonctionnaires représentent la plus grande proportion de chefs de ménage citadins non-ruraux : 73,1 % chez les Moba, 63,5 % chez les Lamba, 60,7 % chez les Kabyè, et encore 53 % chez les Losso et les Bassar, 44 % pour les Tchokossi.

On tombe ensuite rapidement à un tiers seulement (Fon, Akposso, Mina) ou un quart seulement (Ewé, Kotokoli) ; les chiffres les plus bas étant les Tchamba, guère scolarisés (11,2 %) et les Nigériens (6,8 %).

Les commerçants (et surtout commerçantes) sont du Sud : derrière les 67,4 % des Nigériens, ce sont 41,3 % des Anlo, 36,9 % des Fon-Adja, 33 % des Ana et des Mina, 29 % des Béninois qui s'adonnent au commerce (ce que ne font que 10 % des Kabyè, 6 % des Losso et des Moba, 4,6 % des Lamba). Répartition équivalente pour les métiers de l'arti-

sanat et de l'industrie : 33,8 % des chefs de ménage urbains Fon-Adja, 30,5 % des Ouatchi, 28 % des Ana -mais ensuite 27 % des Moba-, 27 % encore des Anlo et des Ewé, 25 % des Béninois ; les minima étant 16 % chez les Bassar et les Kabyè, 15 % chez les Lamba, 14 % chez les Pla.

La construction est affaire d'Ewé (13,4 % d'entre eux), de Ouatchi (11,3 %), et de Fon (9 %). Les transports sont importants pour les Fon-Adja (17,7 %), les Kotokoli (14,9 %), les Béninois (13,9 %) et les Ana (9 %) : hormis les ressortissants du pays voisin, on notera la prépondérance des peuples de la zone centrale du pays. Est-ce parce qu'ils longent les axes routiers et ferroviaires ?

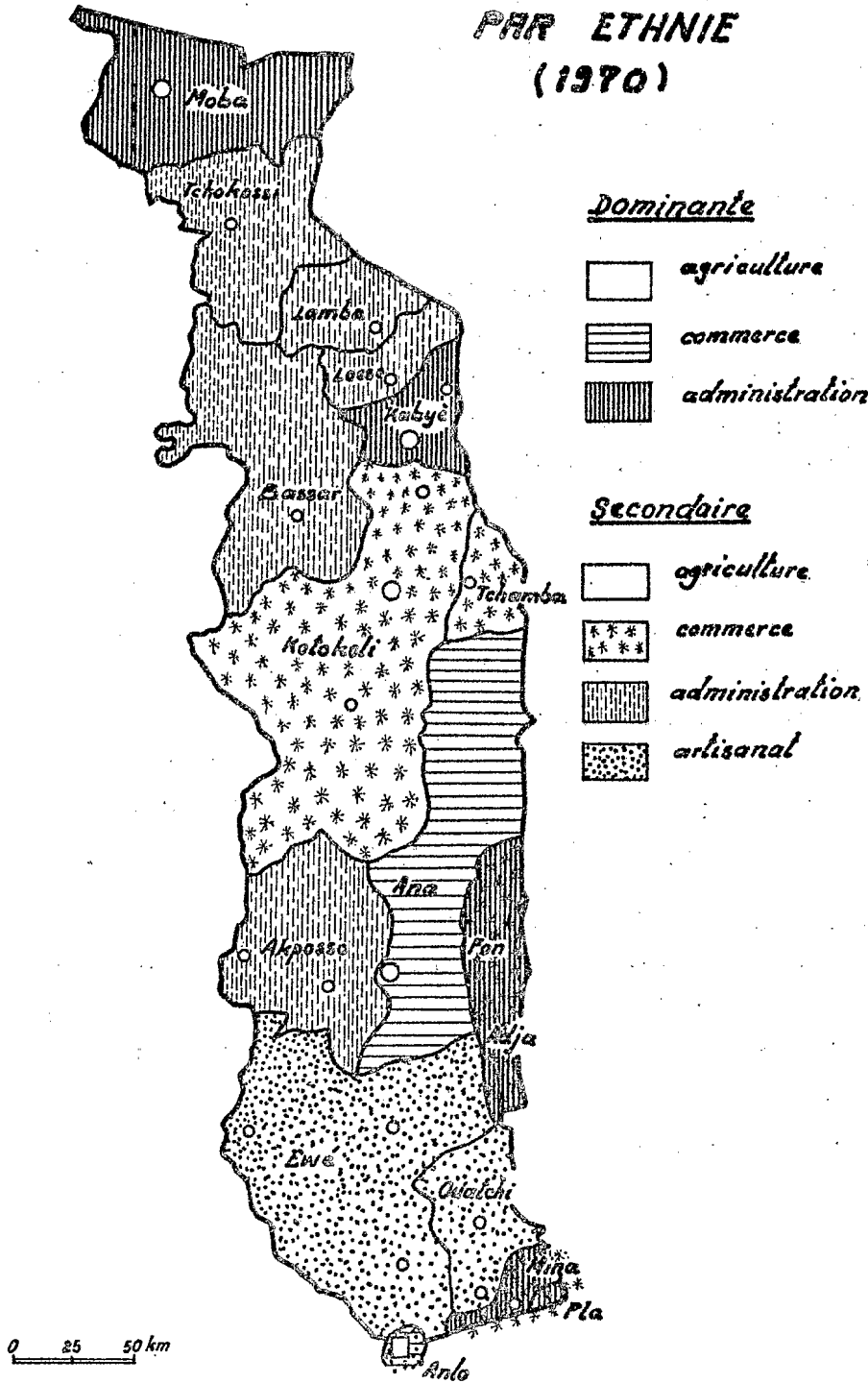
Il y a donc bien des types de comportement nettement marqués selon les ethnies, une fois en ville (carte 11). Peu de peuples, une fois urbanisés, n'ont plus l'agriculture comme activité dominante, mais l'administration, suivie du commerce (Mina, avec 31,9 % de fonctionnaires, 31,4 % de négociants, suivis de 20 % d'artisans, Pla-Pédah côtiers, Fon-Adja ; aucun n'ayant de grande ville chez eux) ou de l'agriculture (Kabyè : 45 % de fonctionnaires, 25 % de paysans, 12 % d'artisans, de même les Moba). Ou bien ils sont d'abord commerçants, puis fonctionnaires (Béninois) ou artisans puis fonctionnaires (Ana, Nigériens) ou artisans puis paysans (en l'occurrence : pêcheurs pour les Anlo).

Les autres, derrière une majorité d'agriculteurs urbains, sont artisans puis fonctionnaires (Ewé, les commerçants venant peu après : ils sont respectivement 21,8 %, 21,2 %, 19,7 % et 18,8 % des chefs de ménage actifs en ville) ou bien artisans puis commerçants (Ouatchi, avec 31,7 % de paysans, 20,9 % d'artisans, 17,3 % de commerçants). Autres types : agriculture puis commerce chez les Kotokoli (avec, au troisième rang, la fonction publique : respectivement 38,8 %, 17,5 % et 15,7 %) et les Tchamba (en troisième, l'artisanat) et agriculture puis administration, suivies du commerce chez les Bassar et les Tchokossi, de l'artisanat chez les Losso, Lamba et Akposso.

En très gros, on peut dire que le Nord fournit aux villes essentiellement des fonctionnaires, le Centre (et l'étranger) surtout des commerçants, le Sud des artisans et tout le reste aussi : plus on descend vers la mer et plus les activités se diversifient. Tout ceci est bien conforme à l'histoire sociale et économique du pays.

Carte n° 11

**ACTIVITES PROFESSIONNELLES
PRINCIPALES DES CITADINS
PAR ETHNIE
(1970)**



2.6. Essai de synthèse sur les activités des villes

Si l'on réunit les activités spécifiquement citadines (administration, commerce, artisanat, construction et transports), en faisant le total de leurs proportions par ville, Lomé -on l'avait deviné- domine de façon écrasante : 59,1 % du total. Six sur dix des fonctions urbaines sont concentrées dans la capitale.

Le second rang national pour les activités est tenu par Atakpamé (6,2 %), devant Kpalimé (5,8 %). Sokodé, seconde par la taille, n'arrive aussi qu'au quatrième rang (4,4 %), suivie par Aného (2,8 %, grâce à son importance commerciale), Tsévié (2,6 % malgré ses nombreux paysans), Kara, alors aux débuts de son essor (2,2 %), Dapaong (2 %). Vient ensuite un niveau moyen (de 1 à 1,5 %) : Notsé, Vogan, Mango, Bassar, Badou. Au-delà, on n'est plus vraiment dans le domaine urbain.

Macrocéphalie donc caractérisée du Togo, dominé par sa seule capitale. Mais ce ne sont pas les villes les plus proches d'elle qui sont les plus écrasées : elles manifestent une vitalité certaine (dans le commerce, l'artisanat, les transports...), tandis que les agglomérations du Nord restent à dominante rurale avec pour seul moteur urbain la fonction administrative : ce sont les héritages socio-historiques qui expliquent cette dissymétrie fondamentale du Togo.

Pour affiner l'analyse, il est possible, par cette classification des professions des citadins, d'élaborer une typologie fonctionnelle. Il suffit de ranger les villes selon l'activité dominante (celle qui compte le plus grand nombre de chefs de ménage dans la ville), puis l'activité seconde, enfin la troisième - à condition que celles-ci dépassent le dixième des actifs.

Activité n° 1	Activité n° 2	Activité n° 3	Villes
Agriculture	0	0	Tchamba
"	Mines	0	Hahotoé
"	Artis/Ind.	0	Dadja
"	"	Commerce	Assahoun, Agoényivé, Agbélouvé
"	Commerce	Artisanat	Tsévié, Vogan, Togoville, Badou, Kétao
"	"	Administ.	Notsé
"	Administ.	0	Niamtougou
"	"	Artisanat	Tabligbo, Amlamé, Sotouboua
"	"	Commerce	Sokodé, Bassar, Bafilo, Kandé, Dapaong, Mango, Agougadzépé
Mines	0	0	Kpémé
Commerce	Agricult.	Artisanat	Aného, Glidji, Agbodrafo
"	Artisanat	Agriculture	Kpalimé
"	"	Administ.	Atakpamé
Administ.	Agricult.	Commerce	Pagouda
"	Commerce	Artisanat	Lomé, Kara

Soit quinze catégories, des "mono-fonctionnelles" aux plus diversifiées, mais qui reviennent à cette idée centrale : derrière le substrat paysan, statistiquement dominant dans vingt-cinq de ces trente-deux villes, la réalité urbaine est bien assurée au Nord par l'administration, au Sud par le commerce et l'artisanat.

Mais quinze catégories, ce n'est pas très opératoire, et une classification fondée sur le simple ordre numérique est trop grossière : elle ne tient pas compte de l'importance des écarts séparant les groupes d'actifs (Dapaong, qui compte 24,7 % de ruraux, 24,5 % de fonctionnaires et 24,2 % de commerçants, se retrouve dans le même groupe que Kandé, où ils sont respectivement 66 %, 15 % et 10 %). Revenons à un système plus simple, fondé sur les définitions que nous utilisons d'entrée de jeu : le degré de "citadinité" des villes dépend d'une part de leur domination sur l'espace, que leur donnent leurs prérogatives, d'autre part de la faible proportion de leurs ruraux. Combiner ces deux critères permet de classer nos villes en cinq degrés d'urbanisation.

On appellera donc "Centres infra-urbains (C.I.U.) les onze bourgades dépourvues de fonctions administratives (1) qui comptent moins de 50 % de ruraux parmi leurs chefs de ménage. Seront qualifiées de "Centres partiellement urbains" (C.P.U.) les sept chefs-lieux de circonscription où les ruraux dépassent ce seuil de 50 % des CM : leurs fonctions administratives (les seules notables, mais qui ne dépassent 10 % du total des CM qu'à Bassar et à Kandé) sont simplement accolées à une masse rurale qui en est peu modifiée. Une proportion de ruraux de 30 à 45 % du total vaudra le titre de "Centres faiblement urbains" (C.F.U.) à Tsévié, Vogan, Notsé, Mango, Badou et Tabligbo, où, chaque fois, trois ou quatre secteurs dépassent les 10 % de CM. On ajoutera Pagouda à cette liste, bien qu'elle ait aussi peu de ruraux que Dapaong et moins que Sokodé, mais sa trop petite taille (354 CM, soit 0,46 % du total national) interdit de la classer parmi les vraies grandes villes. Celles-ci : Kpalimé, Sokodé, Atakpamé, Aného, Kara et Dapaong, aux activités très diversifiées, sont les "Centres vraiment urbains" (C.V.U.), les points forts de l'armature urbaine du Togo, trois au Sud et trois au Nord, où se nouent l'essentiel des échanges entre villes et campagnes, entre cités, entre régions. Lomé, enfin, forme une catégorie bien à part, la métropole macrocéphale, qui pèse à elle autant -ou plus- que toutes les autres villes (ou prétendues telles) du pays (carte n° 12).

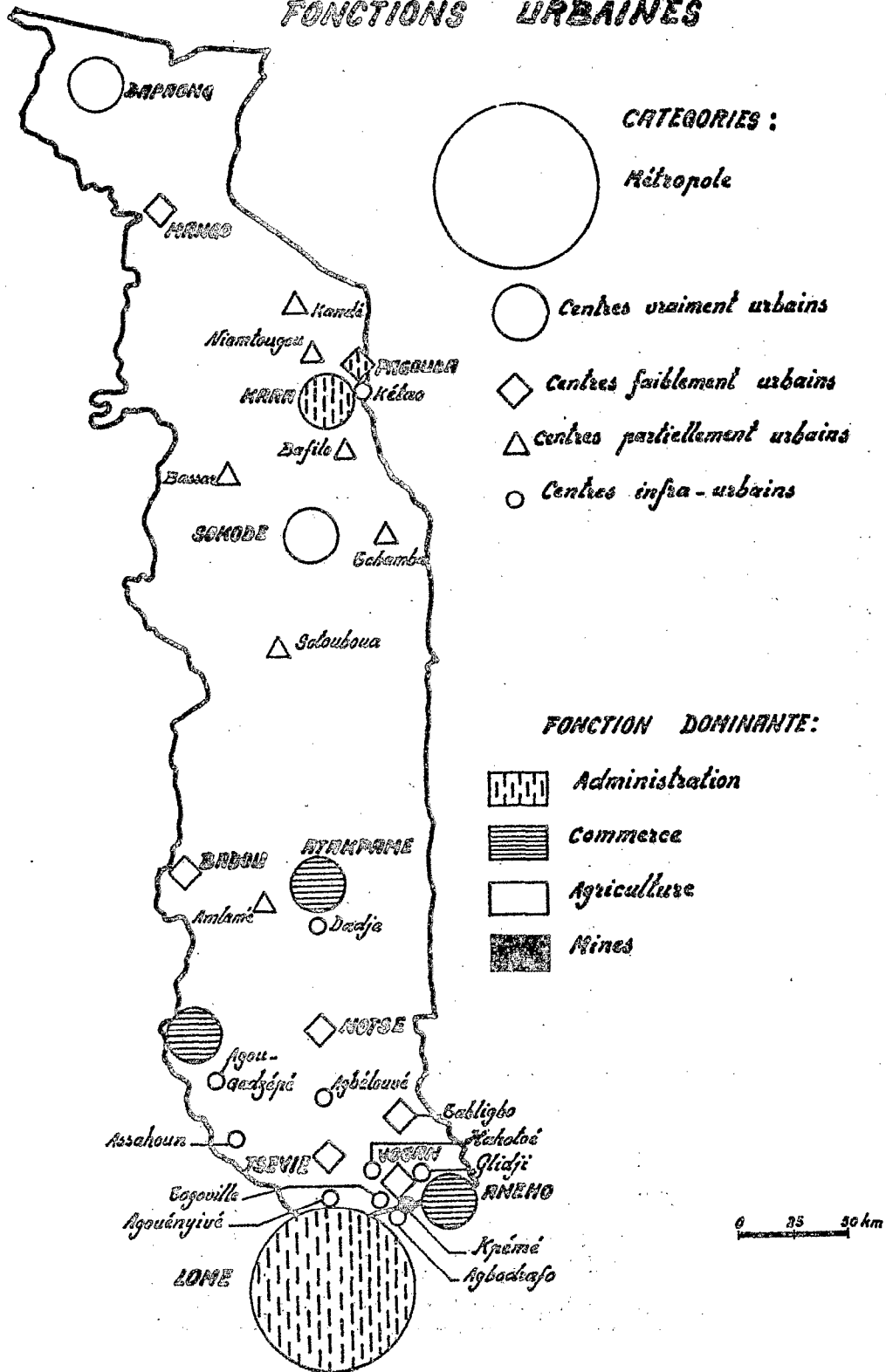
La diversité des combinaisons d'activités se ramasse ainsi en types bien distincts, que résume le tableau ci-dessous. La proportion

(1) La fonction de "poste administratif" d'Agougadzépé ne représente, on l'a dit, pas grand'chose en fonctions réelles.

Carte n° 12

TOGO 1970

**CATEGORIES DE VILLES ET
FONCTIONS URBAINES**



LA POPULATION URBAINE DU TOGO EN 1970

ACTIVITES DES CHEFS DE MENAGE

	Agricult. Pêche	Mines	Artisanant, industrie.	Construct. T. P.	Commerce	Transport	Administr. services	Divers	Inactifs	Total des chefs de ménage
LOME	2,7 %	-	17,2 %	6,6 %	22,2 %	6,5 %	26,0 %	2,7 %	16,0 %	36 440 (47,0 %)
Centres vraiment urbains (6 villes)	15,5 %	0,2 %	15,4 %	4,6 %	21,4 %	5,3 %	19,5 %	1,7 %	16,4 %	17 590 (22,7 %)
Centres faiblement urbains (7)	38,0 %	0,2 %	12,1 %	3,3 %	15,9 %	2,4 %	13,0 %	0,7 %	14,4 %	9 609 (12,4 %)
Centres partiellement urbains (7)	57,6 %	-	7,0 %	1,8 %	7,6 %	1,0 %	10,3 %	0,5 %	14,2 %	7 212 (9,3 %)
Centres infra- urbains (11)	34,0 %	11,1 %	15,0 %	3,1 %	17,0 %	1,7 %	5,1 %	1,2 %	11,8 %	6 650 (8,6 %)
TOTAL (32 agglomérations)	17,79 %	1,01 %	15,03 %	5,02 %	19,43 %	4,80 %	19,65 %	1,90 %	15,37 %	77 501 (100 %)

de ruraux, négligeable à Lomé, monte au troisième rang dans les C.V.U., grimpe en flèche à 38 % pour les C.F.U. et domine du haut de ses 57 % dans les C.P.U., avant de retomber à 34 % avec les C.I.U., où les paysans restent cependant les plus nombreux. La fonction administrative, inversement, ne cesse de décroître régulièrement, de 26 % à Lomé à 5 % dans les C.I.U.. Le commerce, qui l'emporte sur l'administration dans les C.V.U. et les C.F.U., et l'artisanat qui suit le même mouvement, plongent dans les C.P.U. (7 %) et remontent à 16 ou 17 % dans les C.I.U.. Construction et transport suivent, plus doucement, la même pente régulièrement décroissante de Lomé aux C.P.U. puis redressée dans les C.I.U.. Ces Centres infra-urbains ont donc à peu près les mêmes équilibres fonctionnels que les Centres faiblement urbains, mais sans les fonctions administratives de ceux-ci. Les Centres vraiment urbains s'imposent comme les pivots de l'urbanisation ; les autres agglomérations (que l'on aurait pu qualifier de "semi-urbaines") ne font que de la figuration.

*

* *

Que peut-on deviner de la situation actuelle ? Il n'y a aucune raison de penser que les choses ont fondamentalement changé. Sans doute, la croissance de la population des villes moyennes n'étant pas très forte (cf. ci-dessous), leurs caractères urbains ont dû s'affirmer. En particulier le poids de l'administration, qui a multiplié ses rouages dans la période 1970-1980, s'est probablement accru. A-t-il, dans le cas particulier de Kara, progressé au rythme de la ville ? Vraisemblablement. Elle a aussi certainement amélioré sa position à Tchamba et à Amlamé.

Le secteur industriel s'est développé à Kara (quelques centaines d'emplois) et à Dadja (bien qu'aujourd'hui la crise du textile ait ramené l'usine ITI à peu de choses). Le secteur minier a été créé à Tabligbo, avec la mise en exploitation de l'usine de clinker. Le commerce a dû progresser notablement à Anié, devenu, semble-t-il, le principal marché de l'intérieur du pays, qui doit être entré actuellement dans la catégorie des "Centres infra-urbains".

Ailleurs, l'image globale de 1970 a, peut-être, atténué ses contrastes ; elle n'a certainement pas perdu ses grands traits.

III. LA CROISSANCE DES POPULATIONS URBAINES

Les résultats provisoires du recensement de novembre 1981 nous permettent de faire un point précis sur la croissance numérique des agglomérations, en s'appuyant aussi sur les deux dénombrements précédents, 1958-60 (1) et avril 1970, afin de clarifier au maximum des choses qui sont souvent restées confuses.

3.1. Lomé

La capitale domine de très loin les autres villes du Togo, et de plus en plus : sa commune compte, en 1981, 370 000 habitants contre 48 000 à Sokodé, soit 7,7 fois plus (et 13 fois la troisième ville, Kara). Cet écart ne cesse de s'élargir : en 1970, Lomé représentait 6,4 fois Sokodé (9,4 fois la troisième ville, alors Kpalimé) et, en 1958-60, 5,8 fois Sokodé (7,1 fois Kpalimé). La macrocéphalie du Togo, le déséquilibre entre la première ville et les suivantes, s'est donc nettement aggravée.

La détermination exacte de la population de Lomé n'est pas une donnée simple, et de grandes confusions ont pu naître, jusqu'ici, de définitions insuffisamment précises. C'est que l'agglomération, la réunion vivante des habitants dont les activités forment les fonctions de la ville, tend, par sa croissance continue, à déborder sans cesse les limites que cherche à figer la commune. En 1958-59, quand celle-ci ne dépassait guère le Boulevard circulaire, la population officielle de Lomé avait été évaluée à 73 646 habitants. Mais la ville avait déjà poussé ses pseudopodes bien au-delà, un peu au nord de la lagune (2) et surtout à l'est, vers Bè, dont le canton regroupait déjà 16 379 habitants. Quelle proportion de ceux-ci était vraiment composée de citadins ? Un quart de siècle plus tard, il est impossible de le retrouver

(1) On le centrera sur l'année 1959, ce qui nous donne des écarts intercensitaires à peu près égaux de 11 ans.

(2) Tokoin a été annexé à la commune en septembre 1959. Bè a attendu avril 1971.

avec précision. Disons qu'en faisait vraisemblablement partie Bè même (7 955 habitants) et Akodessewa (3 158), le reste s'éparpillant en une poussière de petites unités dont on ne peut plus savoir ce qui était rural, urbain ou péri-urbain. Adopter, comme un minimum, ces deux seules banlieues gonfle déjà le volume de l'agglomération à 84 759 âmes, le total réel avoisinant probablement les 90 000.

En 1970, la plupart des documents publiés ne concernaient que la commune stricto-sensu, soit 148 185 habitants. Seuls les "Résultats provisoires" détaillaient les quartiers de l'agglomération toute entière, dépassant les 192 000 unités. Deux erreurs, en fait, s'y étaient glissées : le quartier tout rural d'Aflao Gakli (aujourd'hui urbanisé mais alors à plusieurs kilomètres du front d'avancée de la ville) et celui d'Amoutivé II (Amoutiévé) y ajoutaient indûment 2 538 et 3 869 habitants. Les retrancher rétrospectivement donne un total aggloméré de 186 338 habitants. S'y ajoutait, dans la pratique, une partie des habitants d'Aflao, au Ghana (11 400 habitants au total, au recensement ghanéen de 1970), qu'une simple rue sépare de Lomé : le bas prix des loyers y avait déjà attiré un nombre indéterminable de vrais Loméens (1). L'agglomération totale devait donc avoisiner les 190 000 habitants.

Cette disparité des données a provoqué une certaine confusion : d'un document à l'autre, la croissance de Lomé a été calculée de 73 000 à 148 000, de 73 000 à 192 000, de 85 000 à 148 000 et de 85 000 à 192 000, soit des taux annuels de, respectivement, 6,8 %, 9,2 %, 5,2 % et 7,7 %, ce qui entraînait, par projection à 1981, des estimations s'échelonnant entre 257 000 et 505 000 habitants ! S'astreindre à ne comparer que ce qui est comparable oblige à ne prendre en considération que les données des agglomérations : de 85 000 âmes en 1959 à 186 000 en 1970, soit un accroissement de 120 % en onze ans (7,5 % d'augmentation annuelle).

En 1981, les choses se sont éclaircies, car le périmètre communal a été massivement agrandi, englobant la zone industrielle et portuaire, l'aéroport, l'Université, le site de "Lomé II"... , soit près de 100 km² actuellement. Le verdict du recensement, après dépouillement

(1) La frontière est aujourd'hui beaucoup plus hermétique.

manuel, est de 369 926 habitants, légèrement moins que ce que l'on pouvait attendre (un maintien du rythme de 7,5 % par an eût entraîné 410 000 Loméens).

Pourtant, ce chiffre ne peut être tenu pour définitif : dans la course que se livrent les limites officielles de la commune, qui progressent par bonds espacés, et le front de conquête de la masse urbaine, qui se diffuse continuellement en tache d'huile, l'agglomération a de nouveau une certaine avance. Certes, l'espace bâti continu vient buter au nord sur les 2 000 hectares vierges de Lomé II, des réserves foncières de l'armée et de la gendarmerie, des équipements de Cacaveli ; mais l'expansion urbaine se poursuit au-delà : Agoényivé, naguère bourg indépendant de 1 500 habitants en 1960 et 3 000 en 1970, fait maintenant figure, par ses fonctions multiples, de pôle secondaire de l'agglomération, important centre de commerce, d'artisanat, de transit, de distraction, dont la population a, de ce fait, triplé : 9 096 habitants en 1981. Peuvent s'y ajouter les 1 272 âmes du nouveau Zongo et les 401 du Zongo Kotokoli, installés depuis 1977-78 dans la proche vallée du Zio (1). Cet afflux de près de 8 000 personnes (dont certains, et surtout les "Zongolais", sont de vieux Loméens transplantés autoritairement) ne peut se comprendre sans référence à ce "métamorphisme péri-urbain" du front d'expansion de la grande ville.

Peut-être même serait-ce la quasi-totalité de la préfecture du Golfe que l'on pourrait prendre en compte dans l'agglomération, à l'exception du canton, trop éloigné et encore vraiment rural, de Sanguéra : il n'a crû "que" de 48 % d'un recensement à l'autre, contre 67 % pour celui d'Aflao, 68 % pour Baguida et 127 % pour Agoényivé (un triplement pour le bourg et un doublement pour le reste du canton) (2). Les constructions qui se développent jusqu'au Lycée technique, les nouvelles résidences de Baguida, les maraîchages qui mettent en valeur le rebord de la vallée du Zio ne sont que divers types d'occupation de l'espace périphérique de la métropole. Seule l'analyse détaillée des

(1) Une partie seulement des 7 000 habitants de l'ancien Zongo, au centre de Lomé, s'est implantée dans le nouveau quartier, malcommode. Beaucoup ont préféré s'installer à Agoényivé.

(2) Les "villages indépendants" d'Amoutiévé ont, eux, perdu 30 %, mais c'est surtout par leur absorption dans les nouveaux quartiers urbains d'Hedzranawé et de Bè Kpota, de part et d'autre de l'aéroport. Le flou des données de 1970 empêche d'être plus précis.

activités de ces habitants permettra de distinguer effectivement néo-citadins et vieux ruraux.

Dans l'impossibilité de statuer maintenant sur leur nature, retenons que l'agglomération de Lomé se compose, en 1981, outre sa commune de 370 000 âmes, d'une grosse dizaine de milliers de citadins à Agoényivé-Zongo, et de plusieurs milliers dans les cantons mitoyens et, toujours, dans le faubourg ghanéen d'Aflao. Avec les omissions (inévitables dans le recensement d'une ville aussi vaste), cela signifie que le "Grand Lomé" dépasse les 400 000 habitants. Contentons-nous, en négligeant les omissions (que l'on peut supposer à peu près semblables d'un recensement à l'autre), d'une progression numérique facile à se mettre en mémoire :

1959 = 90 000 hab.

1970 = 190 000 hab.

1981 = 390 000 hab.

La période entre les deux derniers recensements étant à peine plus longue qu'entre les deux premiers, il y a donc eu un léger fléchissement de la croissance de la ville : + 111 % en 11 ans (1), puis + 105 % en 11 ans 2/3, soit actuellement 6,5 % de croissance annuelle (2), c'est-à-dire 25 000 nouveaux citadins chaque année (très grossièrement : 10 000 par accroissement naturel et 15 000 par immigration), soit environ 450 000 âmes en 1984.

Cette croissance est évidemment, très inégalement répartie dans la ville. Les quartiers qui existaient en 1970 se sont accrus, en moyenne, de 20 % (ceux du coeur de la ville ayant plutôt baissé, ce qui est normal pour un centre d'affaires), c'est-à-dire de 40 000 habitants supplémentaires dans les 2 000 hectares déjà urbanisés, tandis que les quartiers entièrement nouveaux (4 000 ha supplémentaires) ont accueilli près de 150 000 personnes (3). Les contrastes de densité se sont donc

(1) Le rythme antérieur à l'Indépendance aurait été encore plus rapide, si la ville avait bien 35 000 habitants dès 1953 : elle aurait alors doublé en six ou sept ans.

(2) Prendre la seule commune de 1981 vis-à-vis de l'agglomération de 1970 ne mène qu'à 6 %. L'écart est apparemment faible mais perturbe les projections à long terme (d'ici l'an 2000 : 6 % = 1 100 000, 6,5 % = 1 350 000).

(3) La plupart par desserrement du centre-ville, où vont, au contraire, s'installer les nouveaux migrants.

aggravés, de 120 habitants par hectare dans la ville d'avant 1970 à 30 dans les quartiers plus récents.

3.2. *Les autres chefs-lieux de préfectures* (carte 13)

Les chiffres donnés pour 1981 ont été conçus de façon aussi large que possible, afin d'englober les nouveaux quartiers qui ne faisaient pas partie, en 1970, des périmètres urbains : ainsi Sokodé aujourd'hui a-t-elle incorporé ses faubourgs de Pangalam et de Salim-dé (1). Il s'agit donc bien des agglomérations(2).

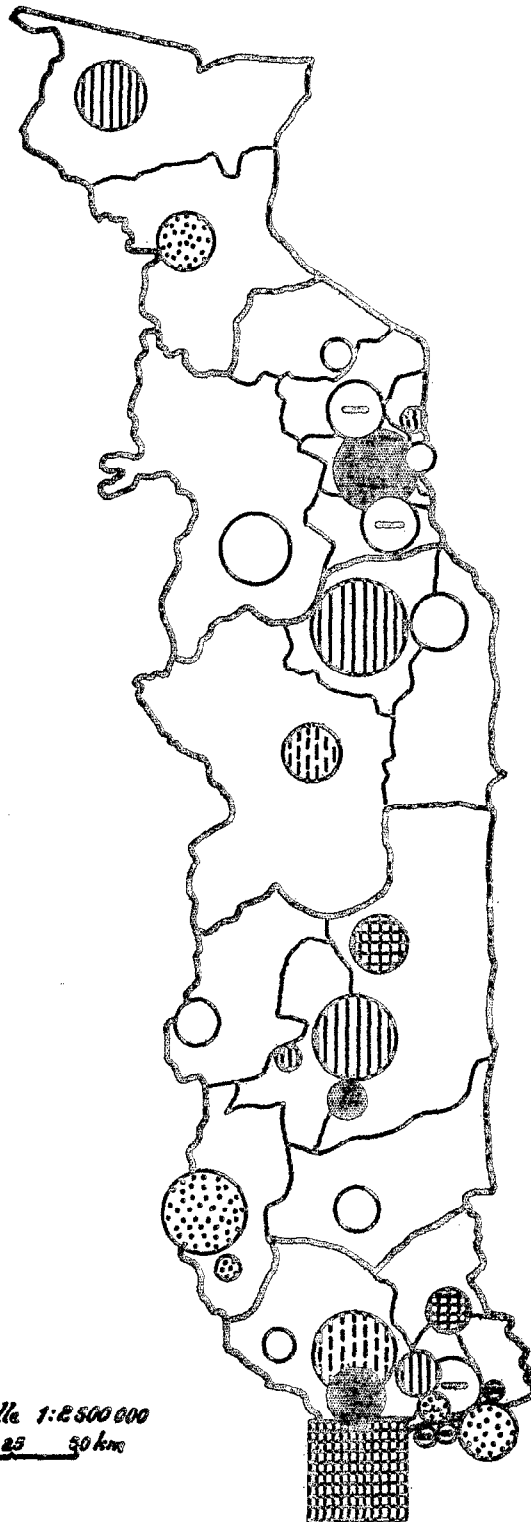
Il y a eu parfois excès d'ambition : à Niamtougou, qui avait, rappelons-le, 71 % de ses chefs de ménage actifs dans les activités agricoles, le choix a été fait d'englober dans la "ville" l'ensemble de sa vaste palmeraie, isolée au milieu de la plaine du Doufelgou ; du coup, "Niamtougou" passe de 4 001 habitants en 1970 à 12 566 aujourd'hui : en fait les villages absorbés -totalement ruraux, eux- représentaient alors 8 207 personnes et forment certainement encore les deux-tiers de l'agglomération officielle, la noyant sous les ruraux (3). De même à Bafilo, que l'on a regroupée avec le gros village mitoyen de Tchou Oro (3 233 hab. en 1970), sans qu'il soit maintenant possible de les distinguer. Du coup, l'ensemble a perdu 281 habitants d'un recensement à l'autre.

En sens inverse, on aurait pu regrouper Amlamé et le village voisin d'Agadji (1 595 hab. en 1959, 2 117 en 1970, 3 420 en 1981) que l'on peut considérer comme son simple prolongement (c'est là que sont la mission, le commissariat, les bureaux de la SRCC et de la SOTO-CO...), ce qui fait un total de 7 662 citadins. Mais l'ommission la







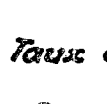

-
- (1) C'était autrefois des villages plus éloignés, qui se sont déplacés en bloc il y a dix ans pour venir se réinstaller à la lisière de la ville. Ils sont maintenant en pleine zone d'expansion de Sokodé (cf. analyse du phénomène par J.-C. Barbier).
 - (2) La rigueur statistique -qui exige une homogénéité des limites- a fait que les résultats du recensement de 1981 rappellent les chiffres de 1970 dans les limites actuelles, c'est-à-dire que ce qui était alors des villages périphériques, pas encore urbanisés, y sont intégrés. Les chiffres que nous utilisons ici sont les données réelles de 1970.
 - (3) La réforme communale de 1984 a donné à Niamtougou des limites encore plus vastes.

Carte n° 13.








POPULATION DES VILLES EN 1981



Taille

-  ≥ 550.000 habitants
-  ≥ 45.000
-  ≥ 20.000
-  ≥ 15.000
-  ≥ 10.000
-  ≥ 7.500
-  ≥ 5.000
-  < 5.000

Taux de croissance

-  ≥ 10% par an
-  ≥ 5%
-  ≥ 4%
-  ≥ 3%
-  ≥ 2%
-  ≥ 1%
-  < 1% ou négatif

Echelle 1:2.500.000
 0 25 50 km

plus fâcheuse est le cas d'Atakpamé. Cette ville, en effet, perchée dans l'échancrure d'une montagne, souffre, pour son développement, d'un site défensif utile dans les siècles troublés mais bien gênant aujourd'hui. Une partie de la croissance urbaine se produit en réalité assez loin au-delà des limites officielles de la commune, dans le faubourg d'Agbonou, carrefour ferroviaire et routier où les voies qui montent vers Atakpamé se séparent du grand axe Nord-Sud. Agbonou est ainsi passé de 405 habitants en 1960 et 1 219 en 1970 à 4 154 (dont une nette majorité d'hommes) en 1981. La véritable agglomération est donc composée de l'ensemble Atakpamé-Agbonou, soit 28 531 citadins (1), troisième entité urbaine du pays.

Que représentent ces vingt préfectures dans la population du Togo ?

	1959	1970	1981
Population des 20 préfectures	135 424	216 166	313 994
% population totale Togo	9,4 %	11,0 %	11,6 %

Soit 180 000 néo-citadins en vingt-deux ans, ce qui n'est pas négligeable, mais ne représente tout de même qu'un gain de 2 % sur la population totale : les villes secondaires au Togo restent marginales ; leur croissance est limitée et fléchissante : + 59,6 % de 1959 à 1970, + 45,2 % de 1970 à 1981 ; soit, respectivement, 4,3 % puis 3,3 % par an (soit, actuellement, 10 000 nouveaux citadins annuels), chiffre de peu supérieur à l'accroissement national (2,8 %). Lomé, dont la part dans la population togolaise est passée de 5,9 % à 9,5 % et maintenant à 13,7 % (pour la seule commune), pèse donc de plus en plus lourd dans la population urbaine ainsi définie : 39 % en 1959, 46,8 % en 1970, 54,4 % aujourd'hui.

(1) On pourrait y ajouter aussi le bourg d'Hihéatro (aussi proche qu'Agbonou, mais situé dans une autre préfecture), passé de 809 hab. en 1970 à 3 444 en 1981. La "conurbation d'Atakpamé" atteint alors 32 000 habitants, mais, dans la situation administrative actuelle, il est bien difficile de faire fonctionner une entité urbaine à cheval sur une limite préfectorale (et déplacer celle-ci pose de redoutables problèmes politiques).

Cette stagnation relative des villes moyennes cache, bien sûr, une très grande diversité de situations particulières.

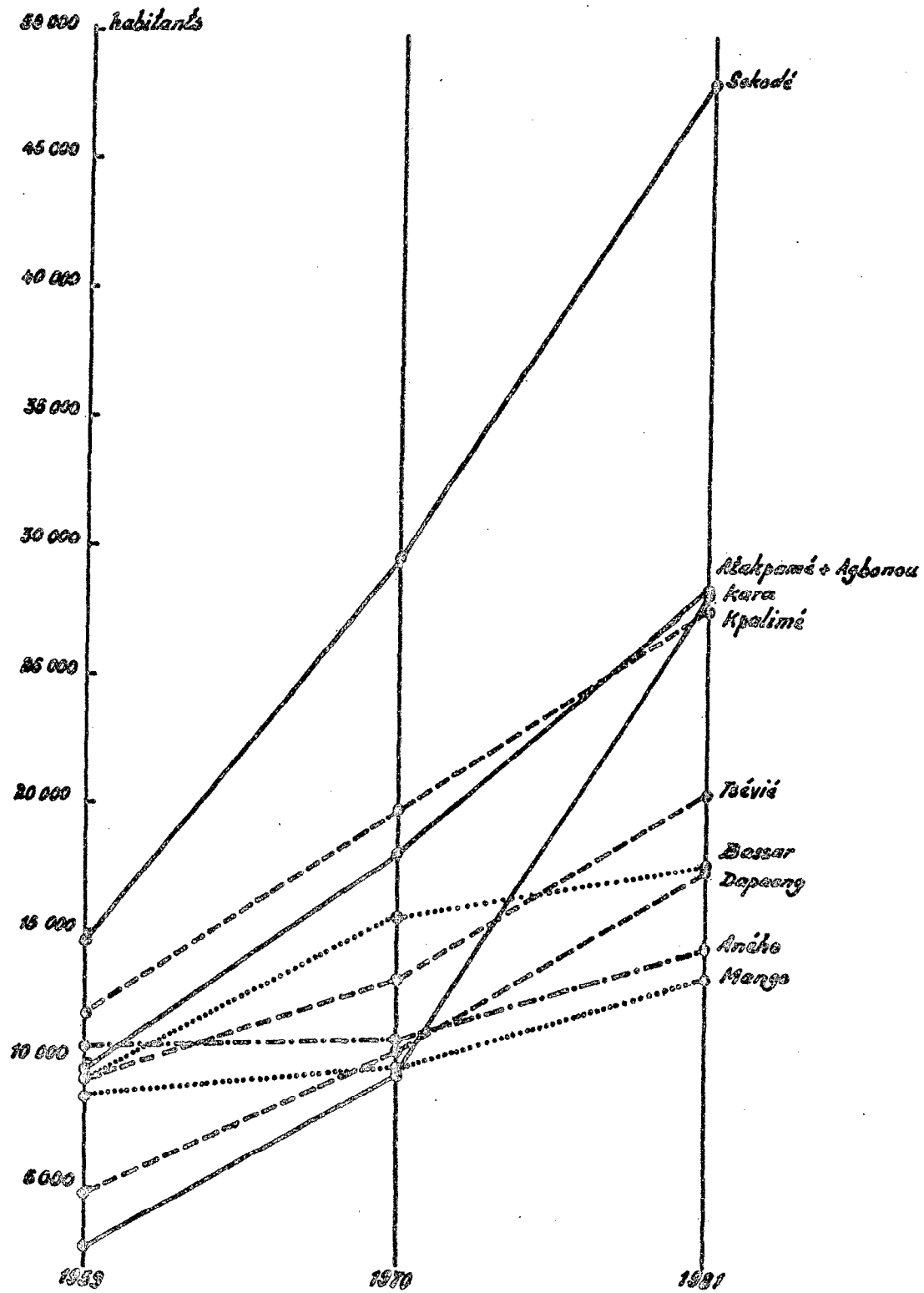
En 1958-60, seules trois villes (Lomé mise à part) dépassaient 10 000 habitants, et de fort peu : Sokodé (14 700), Kpalimé (11 900) et Aného (10 400) ; trois autres s'en approchaient : Atakpamé, Bassar et Tsévié (de 9 200 à 9 600) : ce sont là les six villes qui venaient alors d'être érigées en communes urbaines. En 1970, dix villes dépassent les 10 000 âmes. Sokodé mène loin en tête avec 29 200 habitants ; Kpalimé reste seconde avec 19 800 ; Atakpamé, Bassar et Tsévié s'échelonnent de 17 000 à 13 000 ; Aného plafonne complètement (10 900 hab.) et tombe au septième rang, devant Tchamba et Vogan, puis Dapaong (10 100) au dixième rang. Kara (9 400) est douzième, derrière Mango.

En 1981, Sokodé maintient fermement sa première place après Lomé (48 100 hab.). Mais le second rang est ravi par une nouvelle venue à l'essor de ville-champignon : Kara (28 500 hab.), naguère douzième, et par Atakpamé-Agbonou (28 500), qui coiffent ainsi Kpalimé (27 700), et Tsévié (20 200) ; Bassar (17 800) régresse à la sixième place ; Dapaong se hisse de la dixième à la septième ; Aného, malgré un sursaut (14 300), se retrouve au huitième rang des quatorze villes qui dépassent maintenant 10 000 âmes.

Ces croissances ont donc été très diverses, de la quasi-stagnation de la vaste palmeraie de Niamtougou (qui n'a augmenté que d'un tiers en vingt-deux ans) à l'explosion de Kara, qui a pratiquement décuplé par rapport à son noyau initial. Durant la dernière période, ainsi que l'indique la carte 13, les situations ont été très variées, sans spécificité ni selon les régions, ni selon les tailles de villes : chacune a connu les croissances les plus fortes et les plus faibles : Bafilo (-0,1 % par an entre 1970 et 1981), Niamtougou (0,3 %), Vogan (0,8 %), Bassar (1,1 %), Notsé, Badou, Kandé (1,3 à 1,4 %) ont les valeurs les plus basses ; parmi les moyennes, on note Kpalimé, Tsévié, Pagouda (de 2,9 % à 3,8 %, à peine supérieur à l'accroissement total du pays) ; Atakpamé (1), Amlamé, Sokodé, Dapaong (4,4 % à 4,7 %) ont fait un peu mieux, moins que la petite Tabligbo, fouettée par l'installation des 700 emplois du complexe minier de la CIMAO, qui atteint 6 %, et

(1) Avec Agbonou = 4,5 %, sans = 3,2 %.

CROISSANCE DES VILLES PRINCIPALES



surtout Kara, qui dépasse les 10 % (1).

En vingt-deux ans, 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 Notsé parmi les petites. A 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 % : là encore, grande diversité des situations, mais il apparaît que ce sont les centres administratifs de rang régional (et en particulier dans le Nord, jusqu'ici sous-encadré) qui ont connu les expansions les plus marquées, alors que des villes jadis fameuses pour leur commerce florissant (Kpalimé et Badou, pour la région cacaoyère ; Aného, héritage d'un passé plus ancien) ont tendance à plafonner.

Entre les deux périodes considérées, la première et la seconde décennie de l'Indépendance, les rythmes ne sont pas non plus restés les mêmes. Il n'y a que sept villes dont la croissance 70-81 a été supérieure à 59-70. Aného, Badou, Mango et Amlamé (2) stagnaient ; elles ont connu un certain réveil (de 0,4 % par an à 2,3 % à Aného, 1,9 % à 2,7 % à Mango, de 0,9 % à 1,3 % à Badou, ce qui reste bien limité) ; Tsévié, Sotouboua et Tabligbo, qui avaient un rythme moyen, sont passées à une croissance plus forte (respectivement 3,3 % puis 3,8 %, 3,4 % puis 4,0 %, 4,1 % puis 6,0 %, produit évident de la CIMAO). Les treize autres chefs-lieux ont connu un fléchissement de leur croissance ; il n'est que de faible importance pour les villes à essor rapide : peut-on parler de plafonnement si Kara passe de 11,4 % à 10,1 % de croissance annuelle ? Pagouda recule ainsi de 4,9 % à 3,8 %, Sokodé de 6,5 à 4,4 %, Dapaong de 6,9 % à 4,7 %, Atakpamé de 5,3 % à 4,5 % (si l'on inclut Agbonou). Mais pour huit autres villes, le recul est plus net : à Tchamba (de 7,1 % à 1,8 %) et à Notsé (8,3 à 1,3 %) ; il est probablement exagéré par une sous-évaluation de la population de 1959 (donc une sur-évaluation de la croissance 60-70, plus liée, sans doute, à des modifications de limites qu'à un quelconque "rush" urbain) ; à Kpalimé et surtout Bafilo et Bassar, la crois-

(1) 8 % si l'on inclut dans le chiffre de 1970 les quartiers alors ruraux et absorbés depuis, soit 2 200 personnes parmi les 19 100 nouveaux citadins.

(2) Mais le chiffre d'Amlamé en 1959 est problématique.

sance était moyenne : elle est tombée à peu de choses (respectivement 4,8 % puis 2,9 %, 4,5 % puis -0,1 %, 4,9 % puis 1,1 %) ; là où elle était faible, elle est devenue quasi-nulle : Kandé tombe de 2,6 % à 1,4 %, Vogon de 2,3 % à 0,8 %, Niamtougou de 2,2 % à 0,3 % (1).

Ces rythmes peuvent être trompeurs : il est facile de passer, par exemple, de 5 000 à 10 000 habitants ; continuer ainsi jusqu'à 20 000 représente un afflux migratoire deux fois plus massif. En valeur absolue, Sokodé a gagné 14 500 citadins supplémentaires de 1959 à 70, 18 900 depuis (2) ; Kpalimé s'est accru exactement du même volume : 7 900 nouveaux habitants chaque fois ; Atakpamé en avait reçu 8 000, puis 10 500 (Agbonou compris), Dapaong 5 200 puis 7 400... Bassar a vraiment chuté : de 6 300 néo-citadins à 2 200 ; Kara a connu l'explosion la plus spectaculaire : de 6 500 à 19 100.

La première décennie de l'Indépendance avait vu apparaître 80 000 néo-citadins (toujours hors Lomé). Sokodé en avait reçu 18,1 %, Kpalimé 9,9 %, Atakpamé 9,1 % ; avec Kara (8,2 %) et Bassar (7,9 %), cinq villes avaient donc absorbé 53,2 % du total. Dans la seconde décennie, l'essor est de 95 000 ; Kara en a retenu 20,1 %, Sokodé 19,9 %, Atakpamé-Agbonou 11,1 %, Kpalimé 8,3 %, Dapaong 7,7 %, soit 67,1 % en cinq villes. Il y a donc une certaine concentration de la croissance sur les capitales régionales, hormis quelques petits bourgs à évolution originale, comme Tabligbo. Le fléchissement de la croissance frappe essentiellement les villes de troisième ordre, après les chefs-lieux régionaux et la capitale nationale qui a, elle, vu naître ou affluer 100 000, puis 180 000 personnes : 55 % puis 65 % du total des nouveaux citadins.

3.3. *Les autres villes*

Les Centres infra-urbains définis plus haut méritent aussi d'être étudiés ici. Mais un quadrillage plus serré, éliminant les hameaux, a abaissé Agbélouvé à 1 155 habitants, vraiment trop peu pour figurer sur la liste des villes. On l'y remplacera par Anié, qui avait

(1) Mais, on l'a dit, il y a eu "ruralisation" de l'agglomération. Le centre de Niamtougou seul avait crû de 4 % par an de 1960 à 1970.

(2) Même si certains sont des ruraux rattrapés par la ville, ou, plus exactement, des ruraux qui ont déplacé en bloc leur village pour le rapprocher de la ville (cas de Pangalam).

encore 69 % de ruraux parmi ses chefs de ménage en 1970 ; elle est passée de 5 037 habitants à l'époque à 10 163 en 1981 : ces 5 000 habitants supplémentaires ne peuvent être des ruraux ; ils ont été attirés là par l'essor de l'un des tous premiers marchés du pays.

Ces onze bourgs représentent 61 461 citadins supplémentaires : un onzième de plus que la population urbaine "officielle", ce qui n'est pas négligeable (surtout pour une préfecture comme la Binah, où Kétao représente une fois et demi plus d'habitants que son chef-lieu, Pagouda). Ces onze agglomérations regroupaient 38 201 personnes en 1970, 21 740 en 1960, soit une croissance de 4,9 %, puis de 4,2 %, un triplement en vingt-deux ans : c'est nettement plus que les préfectures sans Lomé et autant que la moyenne avec elle (1).

Bien sûr, il y a eu de fortes différences : Agbodrafo, qui avait crû de 64 % (4,6 % par an) de 1960 à 70, a perdu depuis lors 2 % de sa population, effet certainement de la ponction humaine de la capitale. Glidji, qui avait augmenté d'un quart (2 % par an) a, depuis 1970, reculé de 6 %. Assahoun aussi plafonne : 5,4 % par an dans la première période intercensitaire, 1,1 % dans la seconde. Agougadzépé et Togoville ont fléchi plus faiblement : de 3,9 % à 2,4 % et 2,3 %. C'est là encore la concurrence de Lomé l'explication logique, et celle de Kara pour Kétao (de 6 % à 1,6 %). Hahotoé, après le "boom" de son démarrage (+ 13,8 % par an), a pris un rythme de croisière (4,9 %) (2).

Anié, par contre, a bondi de 3 % à 6,3 %, et Dadja de 3,4 % à 12,3 % (mais la crise de l'industrie textile risque fort de briser cet élan). Quant au bourg (ou plutôt : faubourg) d'Agoényivé, il a une croissance de champignon (de 6,8 % à 10,1 %) qui ne s'explique évidemment pas par son dynamisme intrinsèque, mais bien par sa transformation en banlieue (3).

Ajouter ces onze "Centres infra-urbains" à Lomé et aux vingt chefs-lieux de préfecture donne donc le bilan suivant :

-
- (1) Alors que les villages de plus de 5 000 habitants ne s'accroissent que de 2 % par an.
 - (2) Kpémé aurait baissé, de 1 949 hab. à 1 458, mais un problème de limite se pose.
 - (3) Même explosion à Agbonou : 11,1 % par an.

	Croissance					
	1958-60	1970	1981	1959-70 (par an)	1970-81 (par an)	1959-81
Lomé	84 759 (1)	186 338 (1)	369 926 (2)	+ 119,8 % (7,5 %)	+ 98,5 % (6,1 %)(3)	+ 336,4 %
20 autres préfectu- res (4)	135 424	216 166	313 994	+ 59,6 % (4,3 %)	+ 45,2 % (3,3 %)	+ 131,9 %
Total 21 préfectures	220 183	402 504	683 920	+ 82,8 %	+ 69,9 %	+ 210,6 %
11 autres centres	21 740	38 201	61 461	+ 75,7 % (4,9 %)	+ 60,9 % (4,2 %)	+ 203,3 %
TOTAL 32 VILLES	241 923	440 705	745 381	+ 82,2 %	+ 69,1 %	+ 208,1 %
TOTAL TOGO	1 439 800	1 953 604	2 704 938	+ 35,7 % (2,8 %)	+ 38,5 % (2,8 %)	+ 87,9 %

(1) Agglomération (1958 : approximative, 1970 : stricto sensu)

(2) Commune. Agglomération estimée 390 000

(3) Agglomération : vraisemblablement 6,5 %

(4) Niamtougou et Bafilo dans leurs limites de 1981.

Atakpamé avec Agbonou.

3.4. Les taux d'urbanisation (carte n° 14)

La croissance de la part de la population urbanisée est très nette, sans être -heureusement- démesurée. Nos villes représentent d'un recensement à l'autre :

	1959	1970	1981
21 préfectures	15,3 %	20,6 %	25,3 %
32 villes	16,8 %	22,5 %	27,5 %

Un sixième des Togolais urbanisés il y a vingt ans, plus d'un quart aujourd'hui : pour le moment, l'urbanisation du Togo reste modérée.

Elle est naturellement très inégale d'une Région à l'autre :

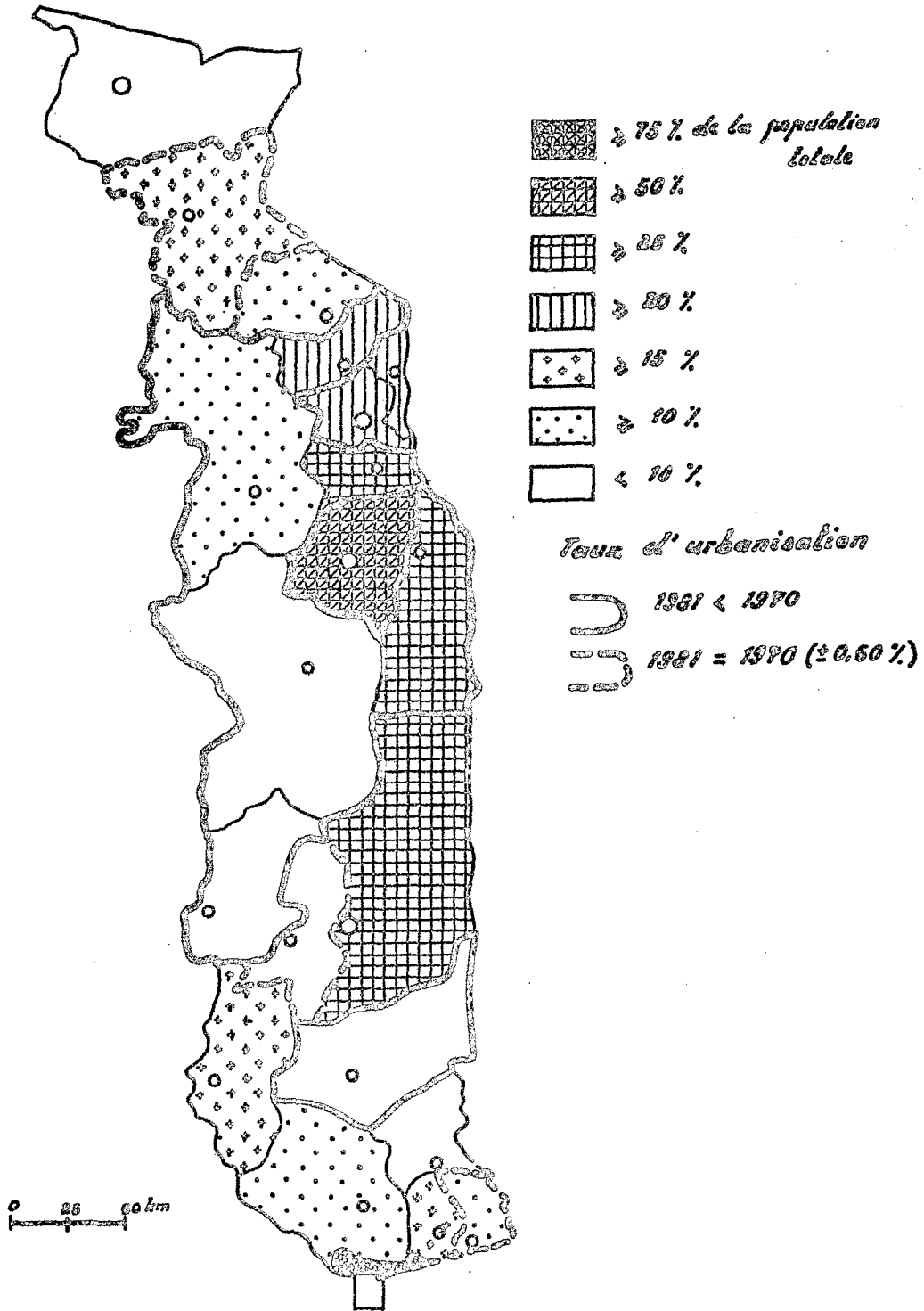
	Maritime		Plateaux	Centrale	Kara	Savanes	Togo (32 V.)
	+ Lomé	- Lomé					
1970	34,8 %	11,6 %	13,3 %	26,8 %	16,5 %	8,2 %	22,5 %
1981	44,7 %	13,7 %	14,6 %	26,2 %	19,2 %	9,3 %	27,5 %

Le gradient Sud-Nord habituel dans les pays côtiers est ici faussé : les Régions du Centre et de la Kara ont, proportionnellement, plus de citadins que les Plateaux et la Maritime (hors Lomé). Seule la faiblesse de l'extrême-Nord coïncide bien avec le schéma général. En onze ans, on remarque que ce taux s'est accru partout de 1 à 3 %, sauf pour la Région Maritime avec Lomé, où le poids de la capitale s'est fortement alourdi (d'un tiers de la population totale à la moitié), et pour la Région Centrale, où le taux d'urbanisation a légèrement diminué.

L'image se précise et, en même temps, se complique quand l'on descend à l'échelle des préfectures. Les écarts s'aggravent fortement :

Carte n° 14

TAUX D'URBANISATION
PAR PREFECTURE 1961



de 86,2 % de citadins dans le Golfe (suivi, de fort loin, des 50,3 % du Tchaoudjo et 37,4 % de la Kozah) à 4,8 % dans l'Amou, 6,9 % dans le Wawa et 7,0 % dans le Tône. En tout, six préfectures ont moins de 10 % d'urbains et dix autres moins de 25 % : les autres correspondent à trois des plus grandes villes (Lomé, Atakpamé, Sokodé) ainsi qu'à Bafilo et à Tchamba, fortes agglomérations, mais bien rurales en fait. Quant à Kpalimé et Kara, elles sont un peu noyées dans les masses paysannes qui les entourent.

Le phénomène du recul du taux de l'urbanisation apparaît dans sept préfectures (Wawa : - 1 %, Bassar : - 1,3 %, Doufelgou : - 1,5 %, Tchamba : - 1,7 %, Haho et Sotouboua : - 2 %, Assoli : - 4,9 %) et la stagnation dans trois autres (Lacs : + 0,1 %, Amou : + 0,2 %, Oti : + 0,4 %). Il s'agit là tantôt d'un plafonnement urbain, tantôt d'une croissance exceptionnellement forte de la population rurale, gonflée par les migrations des zones surpeuplées vers celles où il y a encore des terres vacantes.

Rares ont été les augmentations vraiment fortes (Ogou : + 3,4 %, Golfe : + 4,2 %). Ne peuvent être qualifiées ainsi que le Tchaoudjo (de 40,9 % à 50,3 %, soit + 9,4 %) et la Kozah (de 9,4 % à 23,7 %, soit + 14,3 % : il s'agit dans ce cas d'une véritable mutation).

On le voit, malgré la croissance relativement rapide de Lomé, le Togo est loin d'être submergé par un exode rural qui jetterait en masse les paysans dans les villes : les mouvements internes au campagnes sont au moins aussi importants que ceux qui vont vers les villes petites et moyennes. C'est pour cela, et non par un essor extraordinaire, que le poids de la capitale s'est accru à ce point. Tout ceci dénote jusqu'ici une situation globale relativement saine.

IV. LA DYNAMIQUE DU PEUPEMENT URBAIN

La seule croissance numérique ne peut suffire à caractériser le peuplement des villes : il faut aussi essayer de trouver des indicateurs qualitatifs. En effet, une population urbaine se distingue par un afflux d'immigrants, qui sont donc nés ailleurs, d'ethnies diverses, jeunes le plus souvent et, en principe, à dominante masculine (nous allons voir dans un instant que le Togo méridional fait là exception). De ces quatre éléments d'information, seul le "rapport de masculinité" peut être obtenu du recensement de 1981 ; les autres devront être demandés à l'analyse des chefs de ménage de 1970.

4.1. Les rapports de masculinité en 1981

Habituellement, en Afrique Noire, ce sont les hommes qui quittent les campagnes pour aller chercher fortune en ville. Une fois leur position sociale acquise (un emploi, un logement), ils font venir une épouse du village, souvent nettement plus jeune qu'eux. Les femmes sont donc majoritaires dans les tranches d'âge de 15 à 20-22 ans, les hommes au-delà. Le bilan général est une sur-représentation masculine : 114 hommes pour 100 femmes à Yaoundé et à Douala en 1976, 120 à Accra en 1970, 123 à Abidjan en 1975... . Ce n'est pas le cas au Togo, où l'on compte 16 500 femmes de plus que d'hommes dans les populations de nos trente-deux villes, soit une moyenne de 96,0 hommes pour 100 femmes, dont 92,9 dans la ville de Lomé (1). Les enfants étant en nombre à peu près équilibré, l'écart vient donc des adultes, mais l'incertitude des âges (on a tendance à rajeunir les garçons -pour l'école- et à vieillir les filles -pour le mariage-) interdit de les isoler avec une précision suffisante (2).

(1) Chiffre qui tombe à 75,3 dans le coeur de la ville et remonte entre 97 et 99 dans les extensions les plus récentes.

(2) Rappelons que le pays tout entier montre un déficit en hommes (94,44 pour 100 F en milieu rural), par sous-déclaration masculine et surtout par émigration des hommes vers les pays voisins. Seules les Régions des Plateaux et du Centre, qui attirent en masse les immigrants ruraux, sont équilibrées.

De ces citadines excédentaires, Lomé regroupe en fait l'essentiel : 13 650 (soit 83 %), très loin devant Aného (900, 5,5 %), Tsévié (600, 3,5 %) et Niamtougou (400, 2,5 %). Le rapport est donc moins déséquilibré dans les autres villes :

Lomé	:	92,9 H pour 100 F
20 préfectures	:	99,7 "
11 autres centres	:	96,3 "
Total 32 villes	:	95,97 "

Cette situation s'explique, en particulier à Lomé, par deux phénomènes qui s'accumulent : un exode des hommes au-delà des frontières du pays (vers le Ghana naguère, aujourd'hui plutôt vers la Côte-d'Ivoire ou le Nigéria), d'autre part des migrations féminines autonomes, qui sont un fait culturel original de cette partie de l'Afrique, lié à la grande indépendance économique de la femme sur les côtes du Golfe du Bénin (1). Ce déséquilibre manifeste une grande stabilité dans le temps : Lomé en 1958-59 avait 91,7 H/100 F et en 1970 92,2 (2). Cette faible atténuation du phénomène indique que la population de Lomé n'a pas subi de mutations structurelles importantes : malgré un certain afflux de gens du reste du pays, masculins en majorité (3), elle reste certainement surtout peuplée d'originaires de sa propre région.

C'est dans ce Sud, précisément (et surtout le Sud-Est), que se trouvent les rapports les plus déséquilibrés (Agbodrafo : 88,0 H/100 F, Aného : 88,1, Glidji : 88,5, Assahoun : 88,7 et encore Vogan : 94,1, Tsévié : 94,6. Il est vrai que la ponction migratoire y est très forte. Au Nord, seules sont aussi nettement touchées les villes de Kétao (90,1), Pagouda (93,5), Niamtougou (94,3), Bassar (95,8), elles aussi au coeur de régions d'exode massif (cf. carte 15).

Ce sont les villes des régions d'attraction de la main-d'oeuvre (pour les plantations principalement) qui sont les plus masculines : Amlamé (113,6), Agougadzépé (111,6), Kpalimé (107,1), et encore Sotouboua -région d'immigration rurale spontanée- (103,6), Badou

(1) Cotonou aussi a un excédent de femmes : 96,6 H/100 F en 1979.

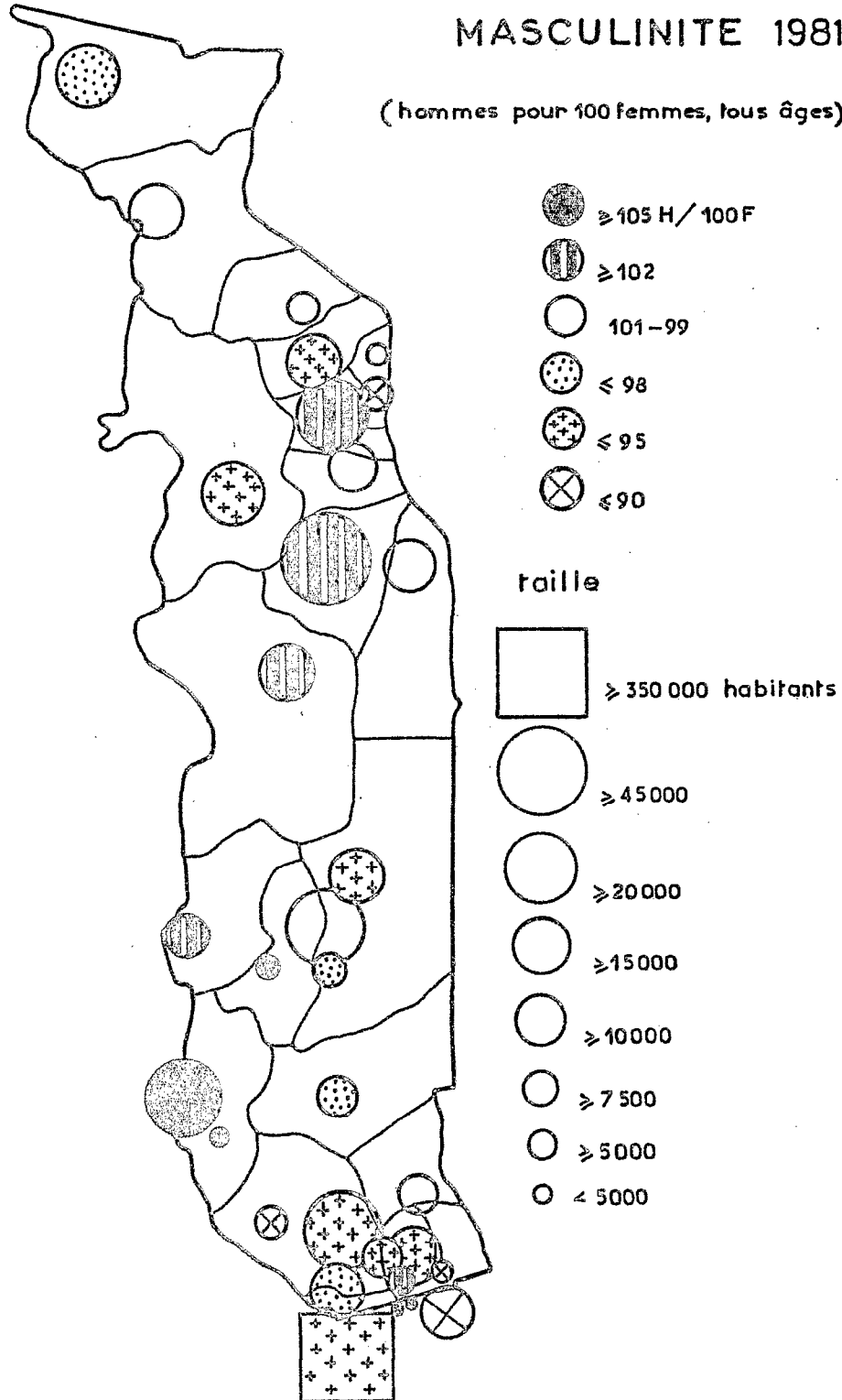
(2) Commune seule (148 000 hab.).

(3) En 1970, Mina : 84 H/100 F, Ewé : 89, Kabyè : 109, Losso : 112, Moba : 143...

Carte N° 15

RAPPORTS DE MASCULINITE 1981

(hommes pour 100 femmes, tous âges)



(103,1), puis les villes les plus dynamiques : Sokodé (102,9), Tabligbo (100,9, grâce à ses ouvriers). Le taux de Togoville (102,4) s'explique par son importante population scolaire. Atakpamé-commune stagne à 98,0, mais renforcée d'Agbonou, où affluent les hommes (107,1), l'agglomération remonte à 99,3, soit à peu près la moyenne des vingt préfectures.

On voit à ces chiffres que la population des villes ne peut, pour l'explication, s'isoler de celle des campagnes et de ses mouvements d'exode ou d'immigration, fort importants eux aussi.

4.2. L'âge des chefs de ménage (en 1970)

L'âge moyen des chefs de ménage est un instrument d'analyse grossier mais efficace, car les écarts sont nets : pour une moyenne d'ensemble de 42 ans, on voit les chiffres varier de 32 à 57 ans. Les villes les plus "vieilles" sont Togoville (57,7 ans) et Tchamba (55,6), loin devant Glidji (48,4), Aného (48,2), Niamtougou (48,1), Agbodrafo (46,5), Tsévié (45,5). Ce ne sont pas des surprises : les cités de la côte souffrent de la concurrence irrésistible de Lomé, qui aspire leurs jeunes et réexpédie des retraités (c'est en particulier le cas d'Aného, qui avait vu naître, à l'époque coloniale, une bonne part des commis de l'administration et du commerce, maintenant retirés dans leurs vieilles maisons familiales). Tchamba, pas encore chef-lieu, n'avait rien pour retenir les jeunes (hommes et femmes en émigrent de concert, d'où le rapport de masculinité équilibré). Niamtougou est au coeur de la zone qui fournit le plus fort exode vers les villes et surtout les campagnes du Sud (1). (Carte 16).

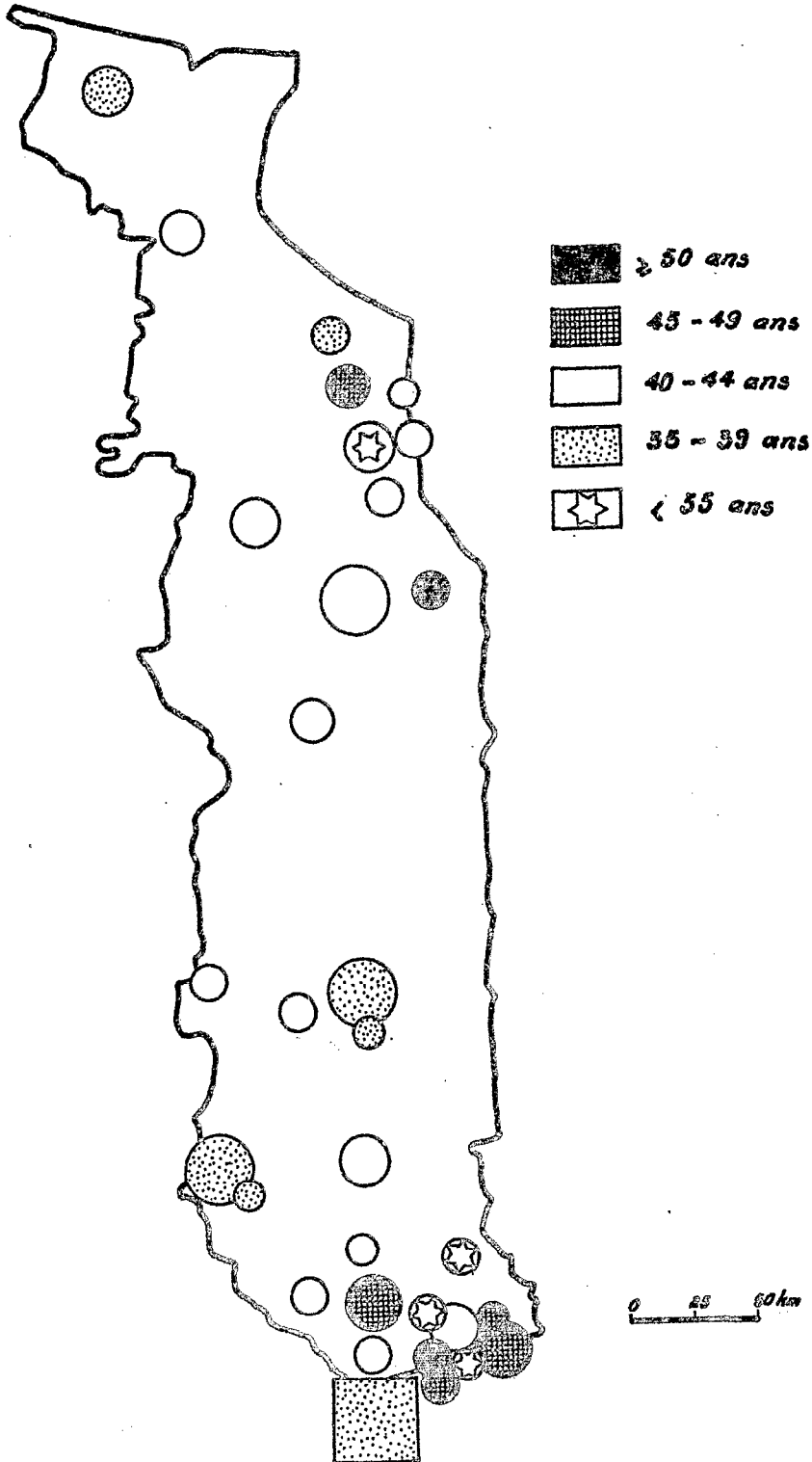
A l'inverse, la plus forte proportion de jeunes se trouve dans les centres plus ou moins industriels du Sud : 32,0 ans à Hahotoé et 34,4 à Kpémé, grâce aux phosphates, 36,6 à Dadjá, avec son usine textile, 38,2 à Agougadzépé et ses plantations de palmiers à huile... C'est là que l'on retrouve les vraies villes dynamiques : Kara (34,5 ans), Atakpamé (36,8), Lomé (38,1 (2)), Kpalimé et Dapaong (39 ans toutes les deux), les seules vraiment attractives (3).

(1) 63 % de Losso hors de leur région d'origine en 1970, contre 53 % des Kabyè.

(2) Le vieux centre étant peuplé de CM beaucoup plus âgés (43,9 ans) que les périphéries (Tokoin : 35,9).

(3) Si Kandé aussi est jeune (37,0), c'est à cause de la faible migration des Lamba, qui ne vont guère plus loin que leur capitale.

Carte n° 16

**AGE MOYEN DES CHEFS
DE MENAGE (1970)**

4.3. *Le lieu de naissance des citadins*

Le recensement de 1970 ne donnait que quatre indications pour les lieux de naissance des chefs de ménage : "sur place", "dans la même Région économique", "dans une autre Région du pays", "dans un autre pays". C'est peu, mais cela permet tout de même des déductions intéressantes quant à la puissance d'attraction des villes.

39 % des CM citadins sont nés sur place. Ils sont majoritaires dans la moitié des villes, signe d'un faible rayonnement (carte 17). Les autochtones peuplent ainsi presque exclusivement Tchamba (83,6 %), Agoényivé (80,3 %, trop proche de Lomé pour attirer alors les migrants - aujourd'hui, ce sont des Loméens qui vont s'installer là-bas, car il y a encore des terrains à prix abordables), Togoville (79,9 %), Bafilo, Glidji, Vogan, Niamtougou... (de 75 à 78 %). En sens inverse, certaines agglomérations sont presque entièrement composées d'immigrés : 7,1 % seulement de natifs à Sotouboua, 8,0 % dans la cité minière de Kpémé, 12,9 % à Kara, en plein essor dans une région jusqu'alors sous-urbanisée...

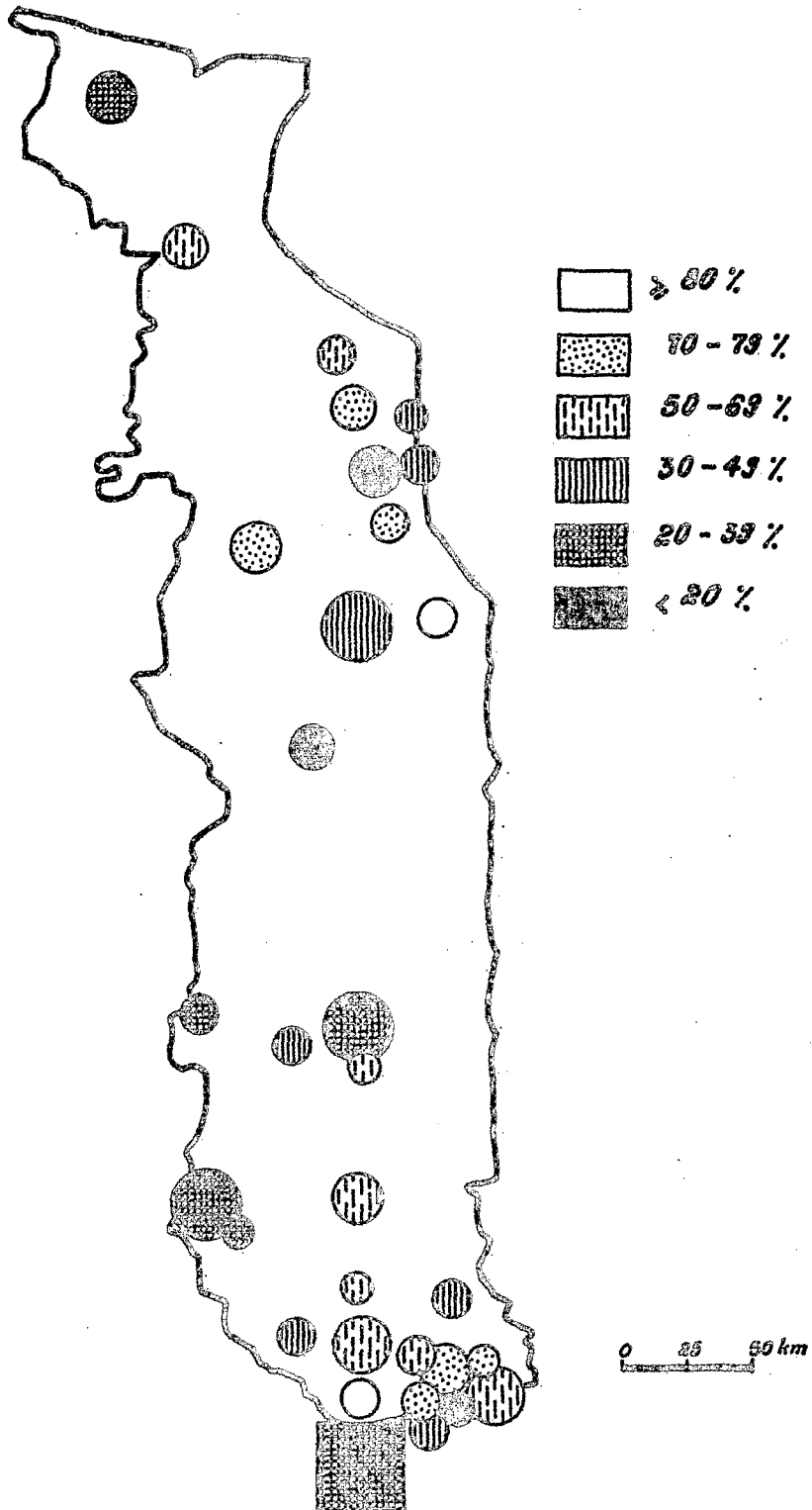
Les villes à faible pouvoir d'attraction sont les gros bourgs du Sud et du Sud-Est, soumis à la concurrence de la capitale, et les centres administratifs secondaires du Nord. Les villes peuplées en grande majorité d'hommes qu'elles ont attirés d'ailleurs sont ce que nous avons appelé les "Centres vraiment urbains" (à l'exception d'Aného qui regroupe le plus grand nombre absolu de citadins autochtones, après Lomé), chefs-lieux administratifs et économiques, et aussi les petites cités des régions de plantation (Badou, Amlamé, Agougadzépé...) et quelques places frontalières (Assahoun, Kétao)...

Lomé, avec 29,1 %, se situe au quart supérieur, mais avec des différences marquées entre hommes (27,2 %) et femmes (34,9 %) et surtout entre quartiers : 60 % de natifs dans le vieux centre-ville, où la population est remarquablement stable, 82 % dans la grande périphérie orientale, qui se révèle donc pas encore vraiment en voie d'urbanisation, 20 à 30 % ailleurs, 19 % dans les quartiers nouveaux de Tokoin...

D'où viennent les citadins qui ne sont pas nés sur place ? Pas toujours de très loin : pour un quart d'entre eux, de la même

Carte n: 17

CHEFS DE MENRGE (1970) NES SUR PLACE



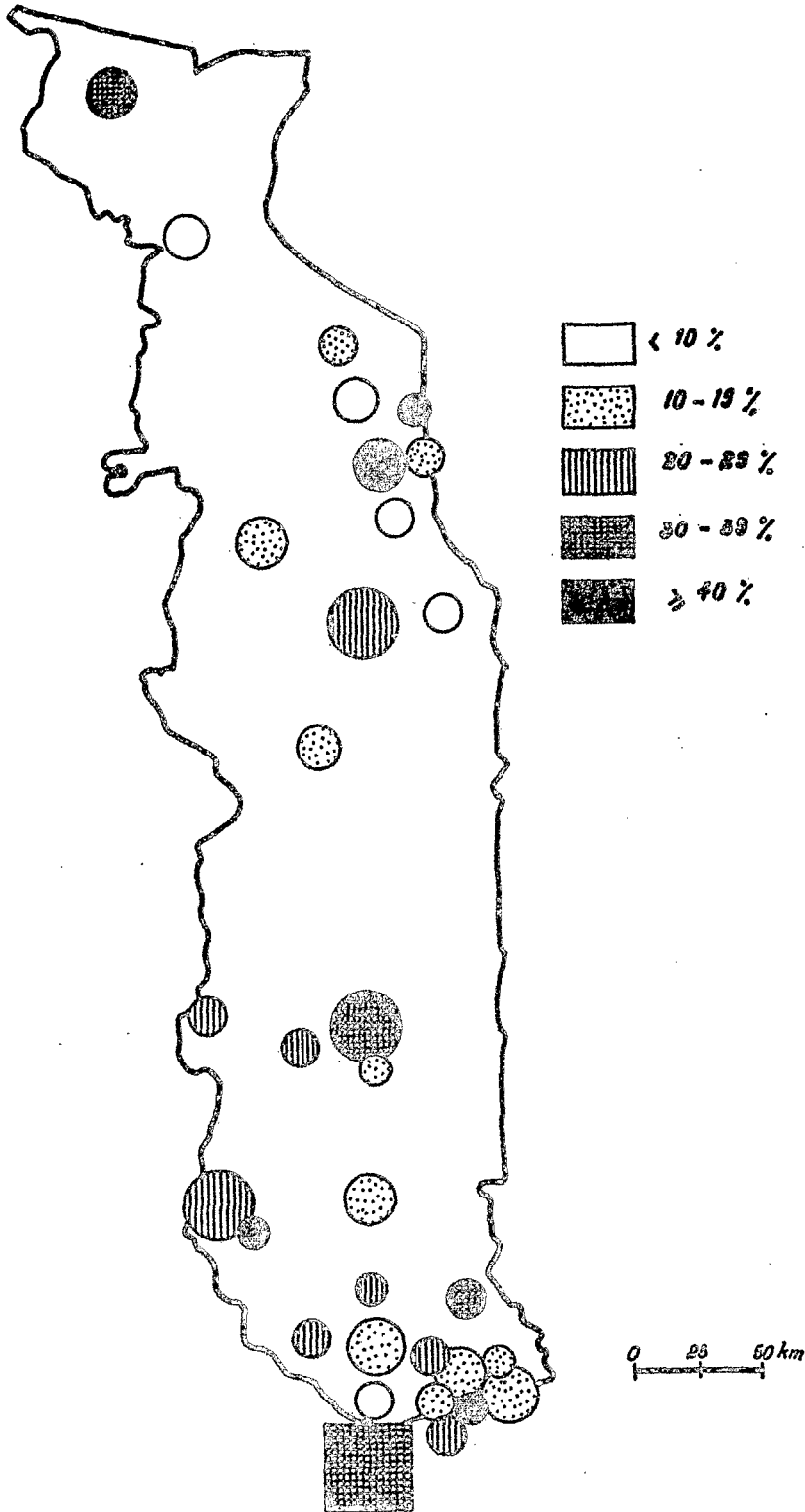
région (carte 18). C'est en particulier le cas des petits centres mono-fonctionnels de Kpémé (52 %) et d'Agougadzépé (46 %). C'est aussi celui de certaines capitales régionales : 42,4 % de natifs de la Région de la Kara dans la ville de Kara (face à, rappelons-le, 13 % d'autochtones, le plus faible taux pour une grande ville), 35,6 % des Savanes à Dapaong (là encore dans une région d'urbanisation toute récente) et encore 33,7 % de natifs des Plateaux à Atakpamé (la plus forte concentration après Lomé), 30,7 % de la Région Maritime à Lomé (30,0 % pour les hommes, 33,2 % pour les femmes, avec une prédilection pour le quartier de Bè -48,7 %- et une proportion très faible dans le vieux centre : 13 %). Les minima sont, là encore, dans les petites villes du Sud-Est et du Nord (7 % à Agoényivé, 8 % à Tchamba et Mango, 9 % à Bafilo et Niamtougou, qui se révèlent sans aucune attraction régionale).

Les chefs de ménage nés dans le reste du pays (carte 19) sont assez peu nombreux : un cinquième du total, sauf à Sotouboua, où ils forment l'écrasante majorité (79,2 %) : on a là la trace du puissant mouvement de colonisation des terres peu peuplées du Centre par des migrants qui déferlent depuis un demi-siècle de la Kara (1). Viennent ensuite les villes de la Région des Plateaux (Kpalimé, qui en regroupe le plus gros contingent après Lomé : 40,0 %, Badou : 30,1 %, Atakpamé : 28,6 %), où afflue aussi en masse la main-d'oeuvre attirée par les plantations, originaire soit de la Région Maritime, soit de la Kara et du pays kotokoli. La ville de Kara aussi a reçu force migrants pour son développement administratif et commercial (34,2 %). Lomé compte un gros cinquième d'autres Togolais : 22,1 % (23,7 % pour les hommes, 17,1 % pour les femmes), ces immigrants étant rares dans le vieux centre (7 %) et à Bè (8 %), concentrés dans le Sud-Ouest (33 %) et surtout à Tokoin (48 % de CM nés ailleurs que dans la Région Maritime).

Beaucoup de petits centres se révèlent totalement dénués d'attraction nationale : Glidji (1,2 %), Tchamba (2,1 %), Vogon (2,7 %), Agbodrafo, Togoville, Agoényivé (3 à 4 %).... Là encore, ce sont -outre les régions d'immigration rurale- les seuls centres administratifs majeurs qui génèrent des mouvements migratoires importants en volume et en distance.

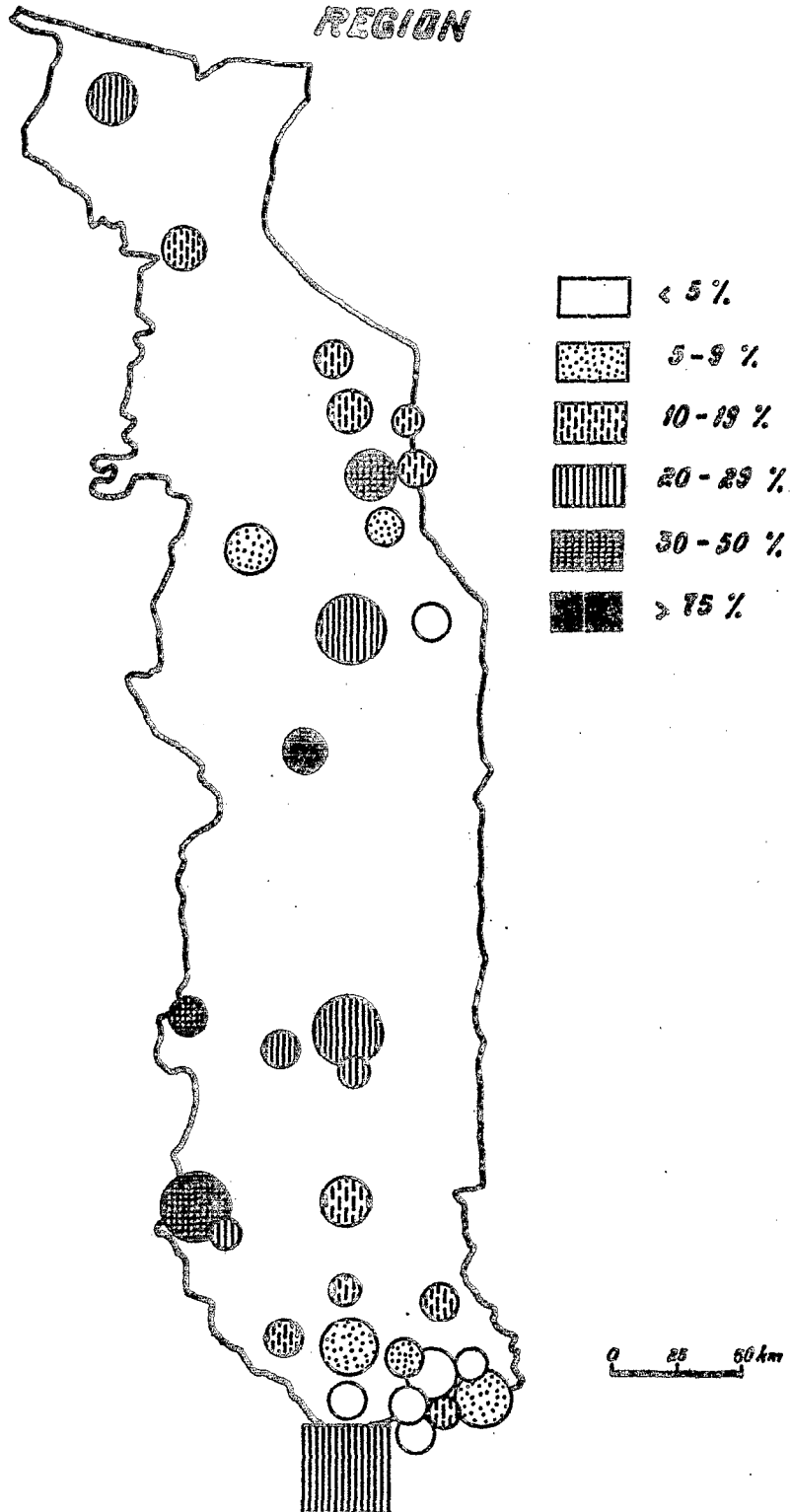
(1) Mouvement qui est toujours actif : la préfecture de Sotouboua a pratiquement doublé de population rurale (de 60 600 à 122 000 hab.) entre 1970 et 1981.

Carte n° 12

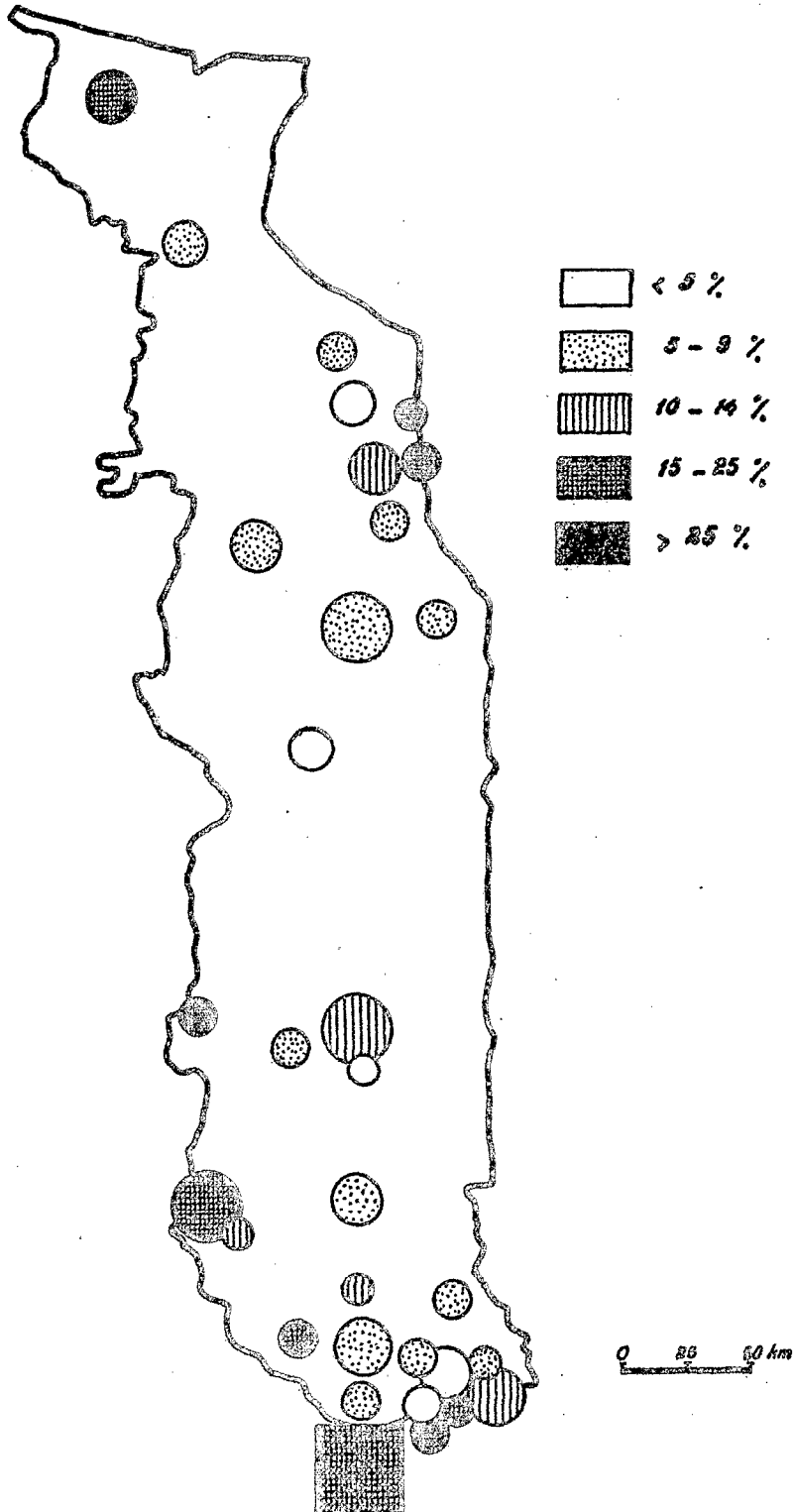
**CHEFS DE MENAGE (1970)
NES DANS LA MEME REGION**

Carte n° 19

CHEFS DE MENAGE (1970)
 NES DANS UNE AUTRE
 REGION



Carte n° 20

**CHEFS DE MENRGE (1970)
NES DANS UN AUTRE PAYS**

Enfin les natifs d'un autre pays (1) -un septième des citadins, dont 60 % regroupés à Lomé- ont une répartition nettement différente (carte 20) : en plus des chefs-lieux principaux (Sokodé n'apparaissant que faiblement : 9,6 %), ces mouvements sont particulièrement marqués dans les marchés frontaliers : Badou (29,5 %), Assahoun (19,9 %), Kétao et Pagouda (17,2 %), et dans les villes qui cumulent les fonctions administratives et les fonctions d'échange (on a vu que les étrangers sont surtout des commerçants, les Nigériens ou Béninois en particulier) : Dapaong (18,5 %), Kpalimé (le plus fort groupe après Lomé), devant Atakpamé et Sokodé (15,3 %) et bien sûr, Lomé (18,1 % : 19,1 % pour les hommes, 14,8 % seulement pour les femmes, avec une répartition par quartier assez équilibrée, hormis une concentration dans l'ancien zongo et une absence totale dans la périphérie encore rurale de l'est). Le cas très particulier d'Agbodrafo (30,4 % d'étrangers) s'explique par le poids de sa collectivité de pêcheurs, surtout ghanéens.

Là encore, les gros bourgs locaux sont les moins attractifs : 1,5 % à Sotouboua, 2,7 % à Vogon, 3 % à Niamtougou et Togoville...

Des types de villes apparaissent à nouveau clairement, selon que leur population s'est composée par attraction démographique principalement locale (si celle-ci dépasse 75 % des CM, on la considèrera comme exclusive, c'est-à-dire en fait comme une absence d'attraction), régionale, nationale ou internationale, nuancée à chaque fois d'une attraction "secondaire" (carte 21).

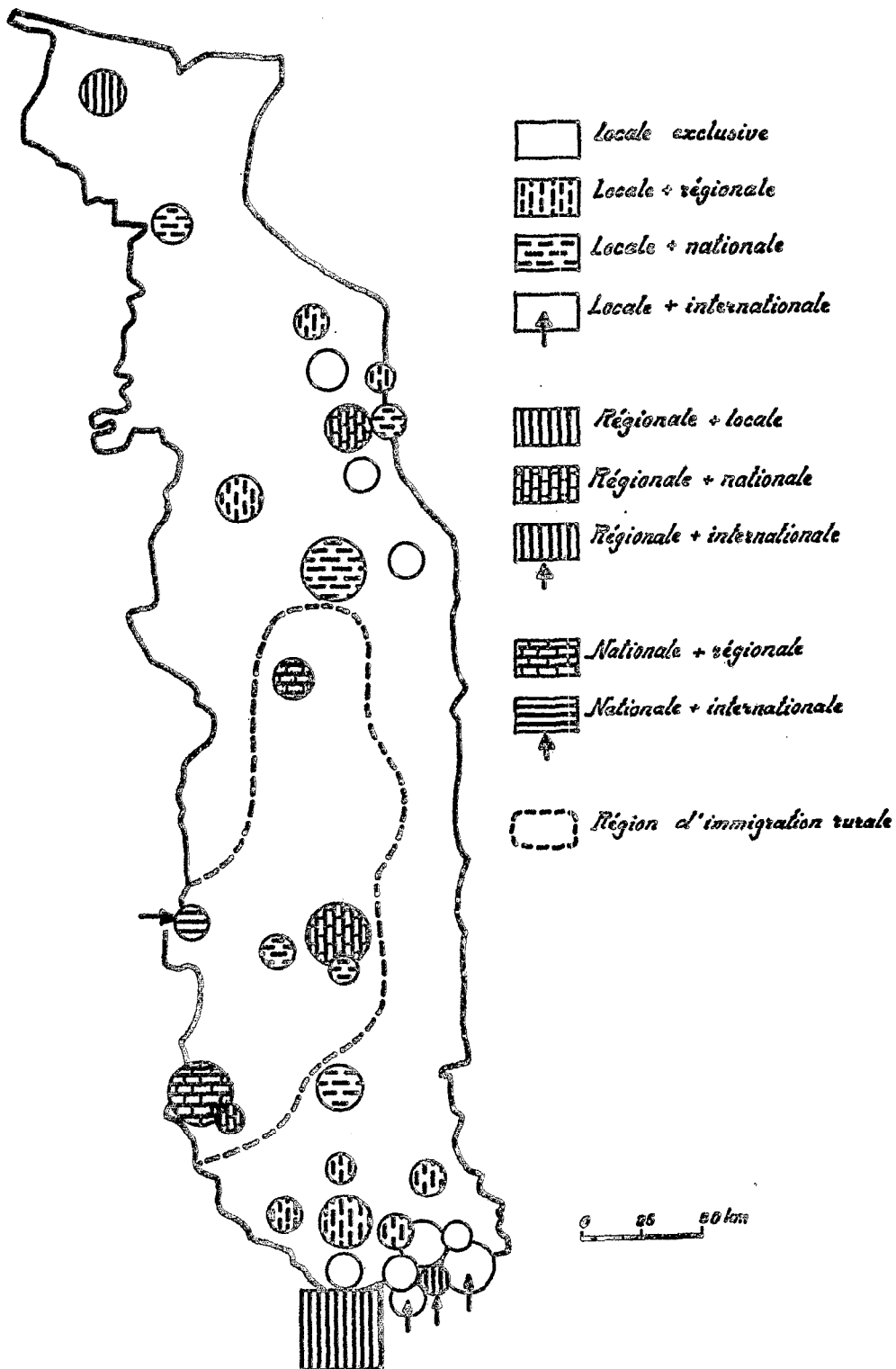
(1) Ce qui ne veut pas dire nécessairement étrangers, vu l'imbrication des populations de part et d'autre des frontières.

Attraction principale	Attraction secondaire	
locale	-	Tchamba, Niamtougou, Bafilo, Vogan, Agoényivé, Togoville, Glidji.
	régionale	Kandé, Pagouda, Bassar, Agbélouvé, Tsévié, Tabligbo, Hahotoé, Assahoun.
	nationale	Mango, Sokodé, Kétau, Notsé, Amlamé, Dadja.
	internationale	Aného, Agbodrafo.
régionale	locale	Lomé, Dapaong.
	nationale	Kara, Atakpamé, Agougadzépé.
	internationale	Kpémé.
nationale	locale	-
	régionale	Sotouboua, Kpalimé.
	internationale	Badou.
internationale	-	-

Carte n° 21

ATTRACTION DEMOGRAPHIQUE

(1970)



L'essentiel des villes dont le rayonnement est plus que local se trouve dans les zones d'immigration rurale : elles aussi profitent de cet afflux spontané de la population en provenance des régions les plus peuplées, qui aboutit ainsi à atténuer notablement les forts contrastes de densité du pays. Il serait illusoire, on l'a déjà dit, d'isoler les déplacements vers les villes des mouvements migratoires profonds qui brassent la population togolaise. Font exception d'une part Dapaong et Kara, toutes deux centres administratifs et commerciaux en plein essor dans des zones jusqu'alors sous-urbanisées, et, bien sûr, d'autre part Lomé, dont le peuplement est varié mais à dominante "sudiste".

On peut croiser ces classifications avec la typologie fonctionnelle :

	Lieu de naissance des chefs de ménage			
	sur place	même Région	autre Région	autre pays
Lomé	29,1 %	30,7 %	22,1 %	18,1 %
Centres vraiment urbains	30,9 %	28,2 %	27,9 %	13,0 %
Centres faiblement urbains	60,4 %	17,4 %	12,8 %	9,4 %
Centres partiellement urbains	62,5 %	12,5 %	19,7 %	5,3 %
Centre infra-urbains	53,1 %	22,1 %	11,3 %	13,5 %
Total des 32 villes	38,6 %	26,0 %	21,1 %	14,3 %

On retrouve bien des situations de dynamique migratoire contrastées, c'est-à-dire de puissance d'attraction qui décroît en même temps que la "citadinité", avec une remontée dans les Centres infra-urbains.

Mais les catégories sont ici moins homogènes : dans les C.V.U., Aného fait exception par la prépondérance (67 %) de ses autochtones : il y a longtemps qu'elle a cessé d'attirer les migrants ; hormis quelques étrangers (15 %), elle récupère surtout ses propres ressortissants, partis faire carrière dans la capitale. Parmi les C.F.U., l'oiseau rare est Badou, où les autochtones (20 %) sont surclassés par les immigrants nationaux (30 %), étrangers -le Ghana est à deux pas- (29 %) et régionaux (21 %). Dans les C.P.U., Sotouboua se distingue par l'absence d'autochtones (7 %) et le déferlement des natifs d'autres Régions (79 %). Reprenons nos classifications en extrayant ces trois "anomalies".

	Lieu de naissance des chefs de ménage			
	sur place	même Région	autre Région	autre pays
C.V.U. sauf Aného	25,1 %	30,8 %	31,4 %	12,7 %
C.F.U. sauf Badou	65,0 %	17,0 %	10,9 %	7,1 %
C.P.U. sauf Sotouboua	71,5 %	12,5 %	10,1 %	5,9 %

La typologie est, cette fois, beaucoup plus parlante et distingue bien le niveau véritablement "urbain" des agglomérations qui font semblant d'être des villes.

Quant aux Centres infra-urbains, il s'agit pratiquement d'autant des cas particuliers (et contradictoires) de types de peuplement, où chaque catégorie de citadins prédomine ou s'efface tour à tour ;

les variations y sont beaucoup plus accentuées que dans les villes importantes, dont la masse amortit ce genre d'écarts.

4.4. Les ethnies des citadins et les flux migratoires

La répartition ethnique des citadins peut nous apporter des informations plus précisément localisées sur l'origine de ceux-ci. La vingtaine de groupes ethno-culturels principaux que l'on distingue usuellement au Togo correspond en effet à des comportements différents face à l'urbanisation.

Huit peuples togolais et deux groupes étrangers représentent 83,7 % des chefs de ménage citadins en 1970, avec une répartition notablement différente de leur distribution dans l'ensemble de la population.

	CM citadins	Total Togo
Ewé	25,2 %	21,6 %
Mina	18,5 %	5,8 %
Quatchi	7,9 %	10,7 %
Kotokoli	7,3 %	10,7 %
Kabyè	6,2 %	13,3 %
Nigéria (1)	5,3 %	- de 1 %
R.P. du Bénin	5,2 %	- de 1 %
Ana	2,9 %	2,6 %
Bassar	2,6 %	1,7 %
Losso	2,6 %	4,5 %

(1) Nigéria et Niger, Haoussa et Yoruba confondus.

Certains groupes sont donc nettement sur-représentés : les Mina en tête, dont l'origine est véritablement citadine (1), et les étrangers, venus commercer en ville, et aussi, plus faiblement, les Ewé, les Kotokoli, les Bassar... . Tandis que les Kabyè, les Ouatchi, les Losso sont en retrait, pour ne pas parler des Moba et Gourma ou des Konkomba (respectivement 8,8 % et 1,6 % de la population totale), à peu près absents des villes (1,3 % et 0,1 % des CM citadins).

La proportion de CM citadins pour 1 000 ressortissants de l'ethnie au Togo est forte chez les Mina (116) et plus encore chez les Anlo -en quelque sorte les vrais autochtones du littoral à Lomé- (136), moyenne dans les grandes ethnies dotées de villes chez elle (Ewé : 46, Ana : 39, Kotokoli : 48, Bassar : 61, Tchamba : 58, Tchokossi : 43), faible chez d'autres peuples du Nord (Kabyè : 19, Losso : 23, Lamba : 15) et du Sud (Akposso : 27, Ouatchi : 22), quasi nulle dans certains cas (Moba : 10, Gourma : 5, Konkomba : 2).

Il y a donc bien des différences nettes entre les peuples urbanisés et ceux qui sont restés purement ruraux, mais un grand nombre de groupes restent dans des valeurs moyennes. Notons par ailleurs que le gradient Nord-Sud n'explique qu'une partie des variables (les Ouatchi sont depuis des siècles à portée immédiate de vraies villes) : il faut en appeler ici à l'histoire et à la structure propre de chaque peuple.

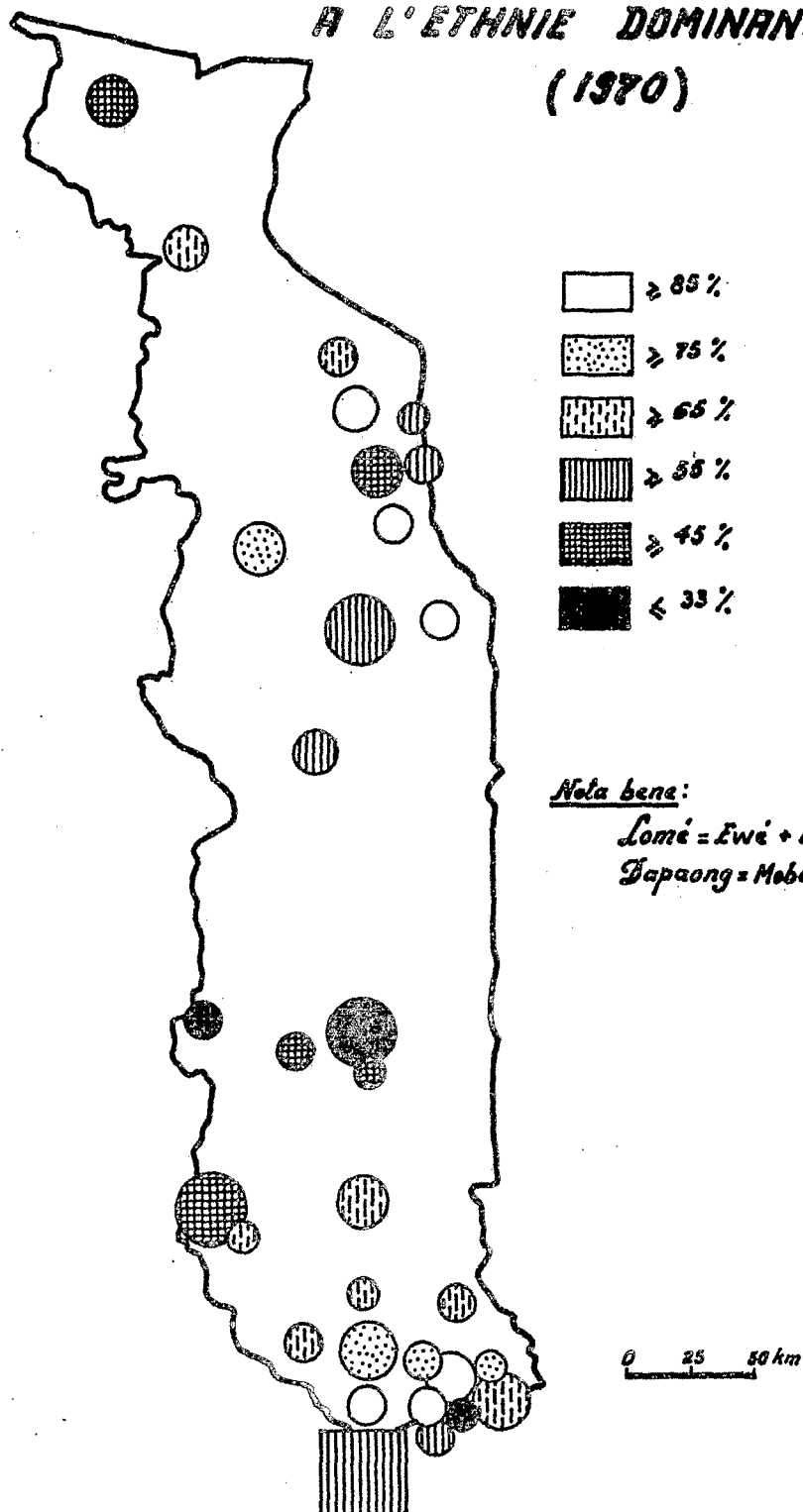
Les villes les moins attractives seront nécessairement peuplées des seuls gens des alentours, ethniquement homogènes ; celles qui rayonnent auront un peuplement composite. Togoville compte ainsi 93 % de Ouatchi, Bafilo 91 % de Kotokoli, Tchamba 90 % de Tchamba ; Niamtougou est losso à 87 %, Vogon à 85 % ouatchi, Tsévié à 84 % éwé... . A l'inverse, Atakpamé n'abrite que 33 % d'Ana autochtones, Badou 26 % d'Akposso (avec 13 % d'Ewé et 11 % de Kotokoli), Kpémé 26 % de Mina (avec 21 % de Ouatchi et 20 % d'Ewé). Un cas particulier : Sotouboua, où il n'y a que 24 % de Kotokoli autochtones(2); ceux-ci ont été submergés par 57 % de Kabyè (et 4 % de Losso). (Carte 22).

(1) C'est, en réalité, un groupe composite formé de l'afflux à Aného, à partir des années 1700, de migrants d'origines diverses, unifiés ensuite par les pratiques économiques communes et les alliances matrimoniales. Les autres peuplements mina sont des redistributions à partir d'Aného : rien d'étonnant à leur forte urbanisation.

(2) Mais, on l'a vu, pas nés à Sotouboua même.

Carte n° 22

**PROPORTION DE CHEFS
DE MENAGE APPARTENANT
A L'ETHNIE DOMINANTE
(1970)**



Les grandes villes sont donc assez diversifiées : 46 % d'Ewé à Kpalimé, avec 8 % de Kotokoli et 7 % de Kabyè ; 33 % d'Ana à Atakpamé, face à 12 % d'Akposso et 11 % d'Ewé ; 55 % de Kotokoli à Sokodé, devant 9 % de Kabyè et 5 % de Losso ; 50 % de Kabyè à Kara, avec 12 % de Kotokoli et 7 % de Nigériens... . Aného est plus homogène : 65 % de Mina, 7 % de Béninois, 6 % de Ouatchi. Dapaong est à la jonction de deux peuples également sous-urbanisés, d'où 29 % de Moba et 19 % de Gourma, accompagnés de 10 % de Nigériens attirés par la fonction de plaque tournante commerciale.

Lomé est dominée par deux groupes aux affinités étroites mais à l'histoire et à la répartition spatiale distinctes : les Ewé (31,0%), autochtones dans les quartiers issus de villages rattrapés par la ville (Amoutivé, Bè...) et majoritaires dans la Région Maritime, et les Mina (28,5 %) qui regroupent les descendants de ceux qui ont fondé la ville à la fin du XIX^e siècle. Les premiers dominent l'ouest de la ville, les anciens villages et les marges orientales ; les second occupent surtout le centre-ville et ses extensions vers l'est. Ewé et Mina (60 % à eux deux) sont suivis de 7,6 % de Béninois et 6,1 % de Ouatchi (les uns et les autres plutôt regroupés à l'est, entre Bè, la mer et le port) 5,5 % de Nigériens (à l'époque entassés au vieux zongo), 3,3 % de Kabyè, 2,3 % de Kotokoli (les gens du Nord plutôt dans les quartiers au nord de la lagune), 2,2 % de Fon, 1,8 % de non-Africains... soit en tout 74,6 % de "Sudistes", 9,1 % de "Nordistes" et 16,3 % d'étrangers (1). Pour une capitale africaine, Lomé est donc une ville relativement homogène (d'autant plus que les Béninois présents sont aussi, pour l'essentiel, des originaires des régions côtières, appartenant à la même aire culturelle et linguistique, dite "Adja-Tado"). Les différences entre les quartiers sont plus des nuances que des coupures, et le mina est la langue véhiculaire universelle de la ville, contribuant à unifier les façons de vivre et de penser : si la capitale est un "melting-pot", c'est en assimilant ses nouveaux venus à une civilisation loméenne dominée par le Sud.

(1) Si l'on prend les seuls natifs de Lomé (29 % des CM), on retrouve 45 % d'Ewé, 36 % de Mina, 5 % d'Anlo face à 4 % de Nigériens, 2,5 % de Ouatchi, 1,5 % de Béninois. 4 % seulement des CM nordistes y sont nés, contre 22 % des Nigériens (vieux habitants du centre et du zongo), 36 % des Mina, 43 % des Ewé, 62 % des Anlo, chacun selon l'histoire du peuplement des quartiers.

Peut-on, de ces données, déduire des mouvements migratoires ?

On s'aperçoit que certains peuples ne sont "urbanisés" que sur place, par leur chef-lieu local : 44 % des Losso citadins sont inclus dans l'agglomération de Niamtougou ; 64 % des Lamba sont à Kandé, 70 % des Tchamba et 76 % des Bassar dans les villes qui portent leur nom, 84 % des Tchokossi à Mango. Ce sont là des peuples peu migrants (hormis les Losso, qui n'ont plus, en 1970, que 37 % de leurs ressortissants chez eux, mais ce sont là de hardis colons agricoles, pas des citadins) et des villes dont on a vu qu'elles sont à plus ou moins massive majorité de ruraux.

Trois des Centres vraiment urbains se révèlent capitales locales : Dapaong a retenu 44 % des Moba citadins et 80 % des Gourma (peu nombreux, il est vrai), Sokodé 38 % des Kotokoli, Atakpamé 51 % des Ana (1). Tous les autres peuples principaux sont drainés en priorité par Lomé, qui concentre 24,7 % des Kabyè (contre 18,5 % à Kara), 36,2 % des Ouatchi (contre 18,8 % à Vogan), 57,9 % des Ewé, 72,1 % des Anlo, 72,5 % des Mina, 82,5 % des Pla-Pedah..., ainsi que 69 % des Béninois, 49 % des Nigériens, 45 % des Ghanéens, 76 % des non-Africains (carte 23).

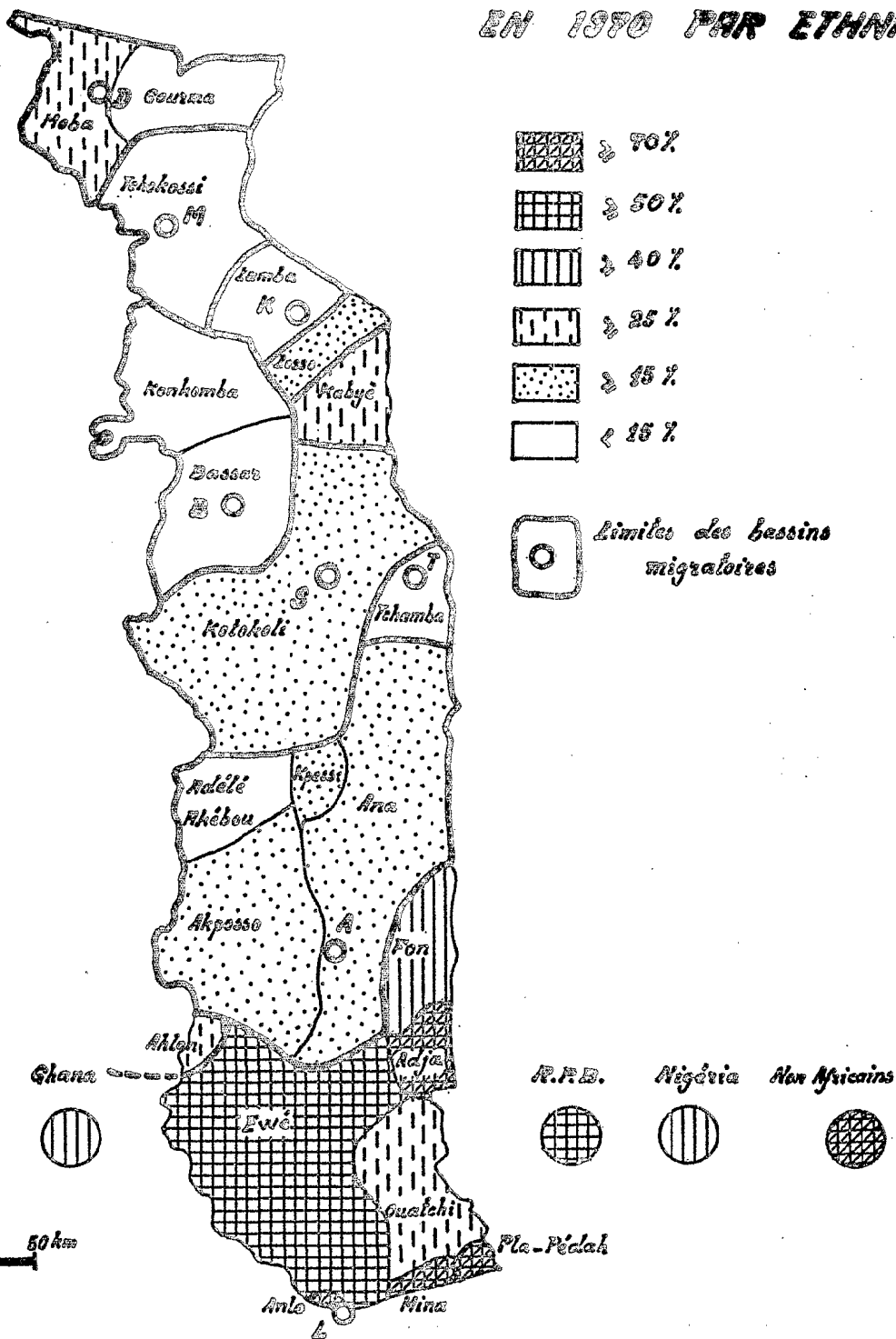
L'influence de Lomé n'est donc véritablement prépondérante, écrasante, que dans le Sud. Elle n'a attiré que 10 à 20 % des citadins du Centre et, ponctuellement, certains groupes peu urbanisés (mais fortement fonctionnarisés) du Nord : Kabyè (25 %, c'est leur plus forte concentration urbaine), Losso (19 %), Moba (36 %). L'homogénéité ethno-culturelle que nous avons notée se retrouve sur la carte : le "bassin-versant migratoire" de Lomé reste fondamentalement sudiste.

Il y a donc d'autres pôles d'attraction, qui forment autant de "bassins humains", drainant en priorité les migrants de leur région. Atakpamé est ainsi la première ville des Ana, mais aussi des Akposso (il est vrai, mitoyens), des Akébou, des Adélé, des Kpessi..., la seconde pour les Fon (pourtant presque aussi proches) et les Nigériens.

(1) Et assimilés, comme les Woudou, qui sont en fait des Ewé qui ont migré de Notsé vers le nord et se sont établis parmi les Ana.

Carte n: 23

**PART DE LOUE DANS LES
CHEFS DE MENAGE URBANISES
EN 1970 PAR ETHNIE**



Kpalimé, qui ne vient qu'en troisième position pour les Ewé (derrière Lomé et Tsévié, devant Notsé), l'est aussi pour les Mina, les Anlo, les Tchamba et au premier rang pour le petit groupe voisin des Ahlon. Sokodé est le premier choix des Kotokoli (devant Bafilo et Lomé), second pour les Adja et les non-Africains, troisième pour les Ana, les Fon, les Bassar, les Losso, les Nigériens, quatrième seulement pour les Tchamba voisins...

Kara n'est que second pour les Kabyè (derrière Lomé, devant Sotouboua), troisième pour les Lamba. Dapaong ne compte que pour les Moba et les Gourma autochtones (en premier) et (en troisième) les proches Tchokossi. Aného enfin ne vient en second -loin derrière Lomé- que pour les Mina, les Anlo et les Pla-Pédah, en troisième pour les Béninois.

Il y a donc enchevêtrement de flux, mais ceux-ci sont, pour la plupart, de faible intensité. Si l'on élimine ceux qui ne sortent pas de leur aire ethnique (les habitants ne se sont pas forcément déplacés : ce peut être la ville qui les a rattrapés), les flux les plus importants convergent vers la capitale. On compte ainsi, parmi les CM citadins :

2 760	Béninois	à	Lomé
2 230	Ouatchi	à	Lomé
2 000	Nigériens	à	Lomé
1 190	Kabyè	à	Lomé
850	Kotokoli	à	Lomé
810	Fon	à	Lomé
700	Pla-Pédah	à	Lomé

Viennent ensuite :

573	Kabyè	à	Sotouboua
465	Akposso	à	Atakpamé
440	Ana	à	Lomé
422	Ewé	à	Atakpamé
380	Ghanéens	à	Lomé
380	Losso	à	Lomé
370	Moba	à	Lomé
355	Kabyè	à	Sokodé
342	Kotokoli	à	Kpalimé

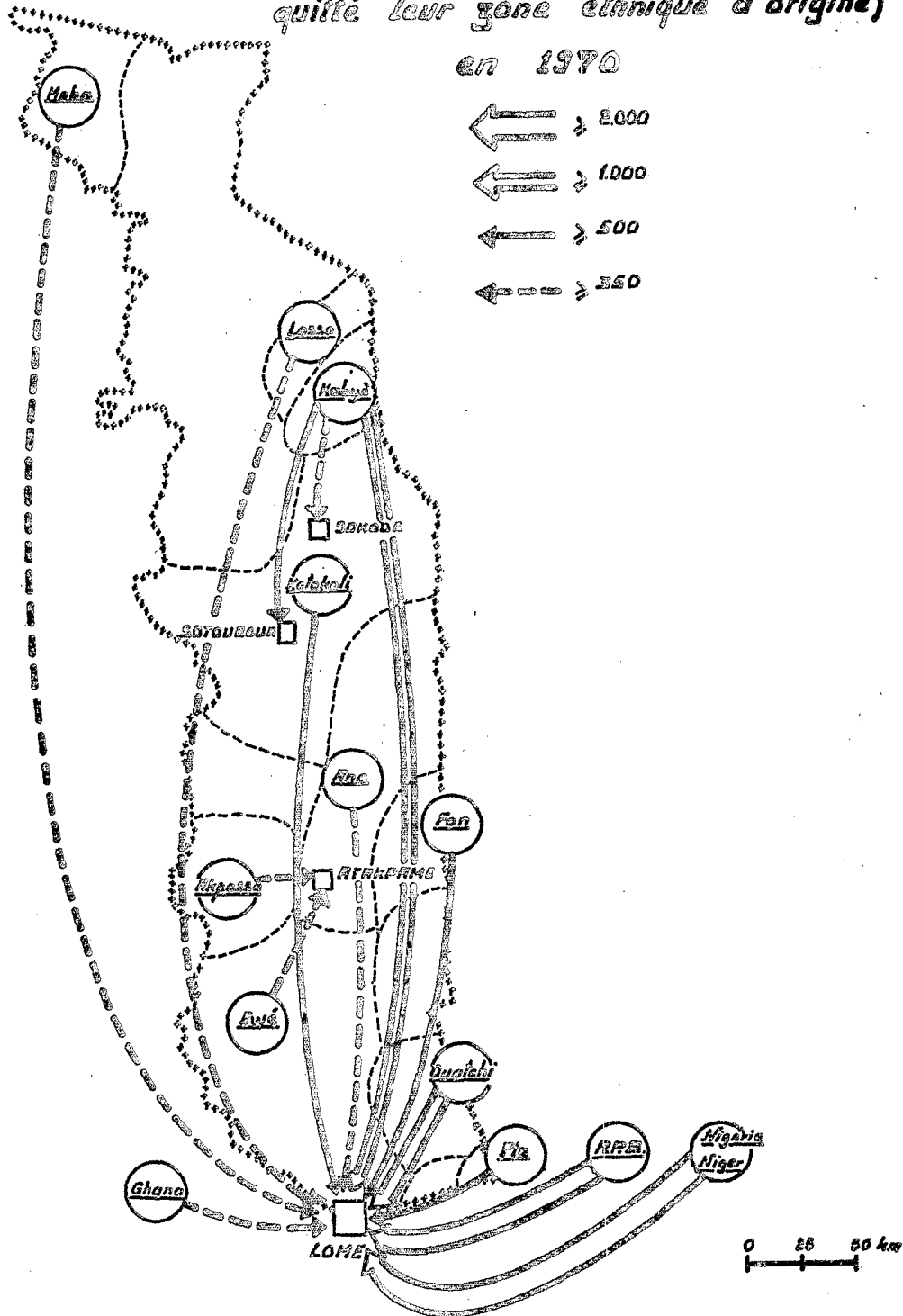
etc... (cartes 24 et 25).

Carte n° 24

PRINCIPAUX FLUX MIGRATOIRES

(chefs de ménage citadins ayant quitté leur zone ethnique d'origine)

en 1970

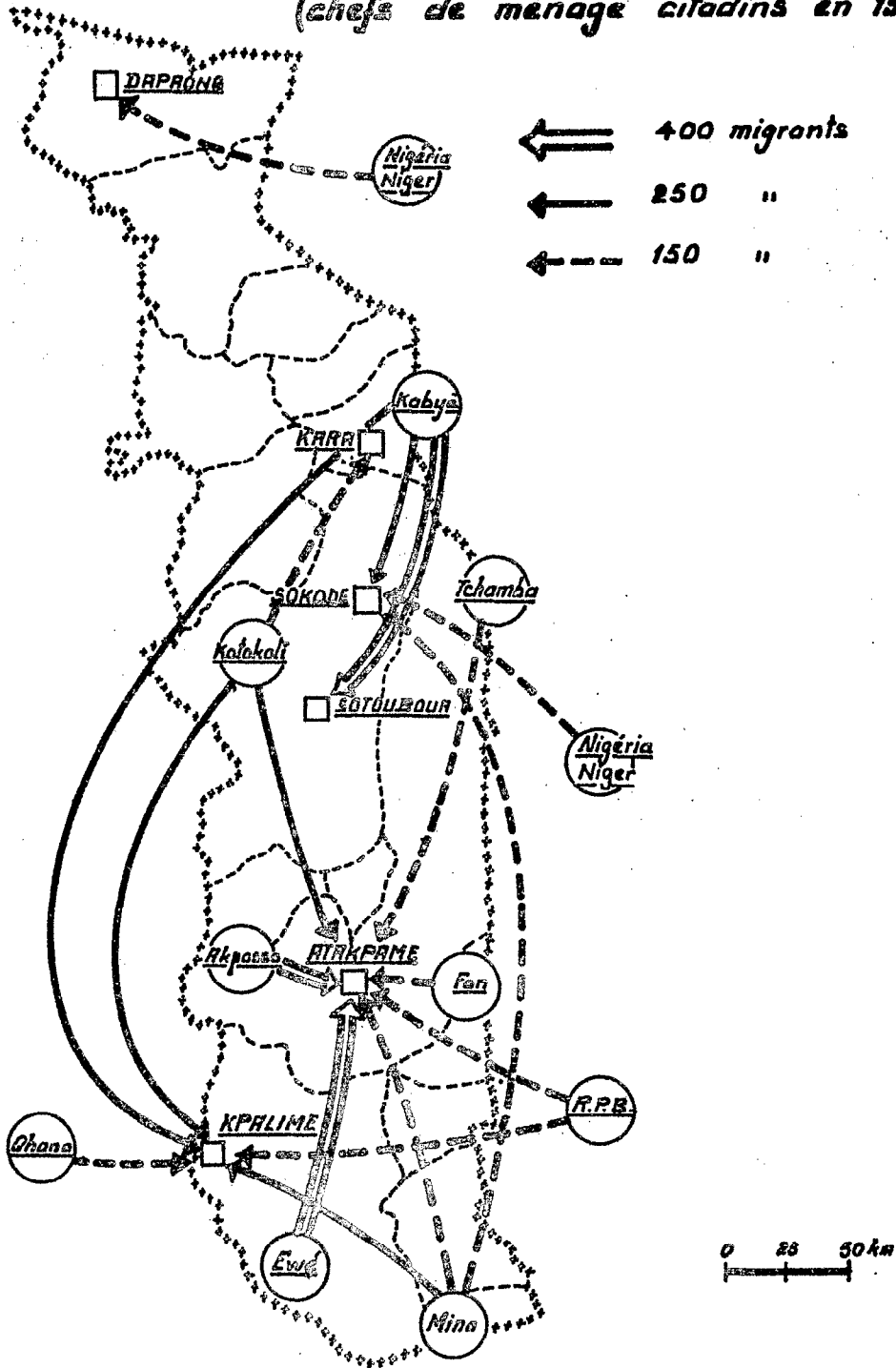


Carte n: 25

PRINCIPAUX FLUX

MIGRATOIRES (hors Lomé)

(chefs de ménage citadins en 1970)



Large prépondérance, donc, des flux côtiers (Mina, Pla, et aussi Ouatchi, Béninois, Nigériens, Ghanéens) et méridiens qui convergent sur Lomé. Les autres mouvements notables empruntent le même axe méridien du Togo, se dirigeant vers le Sud (les Kabyè vers Sokodé et Sotouboua, les Kotokoli vers Atakpamé et Kpalimé) ou, plus rarement, vers le Nord (les Mina vers Atakpamé et Sokodé, les Ewé vers Atakpamé, les Kotokoli vers Kara), avec quelques rares déplacements transversaux (Akposso et Fon vers Atakpamé).

Les grands mouvements de population vers les villes du Togo suivent donc les mêmes itinéraires que les échanges économiques, que l'on verra dans un instant.

4.5. *Remarques sur les modalités de la migration*

Pour échapper à la sécheresse des données figées par les recensements, rappelons *in fine* deux idées-forces sur la migration vers les villes.

- La population urbaine se caractérise par une très grande mobilité. Tout le monde bouge, tout le temps, pour plus ou moins longtemps : quelques mois, quelques années..., et dans tous les sens, vers les villes mais aussi vers les villages, comme à travers les villes. Les mouvements migratoires que l'on peut saisir ne sont que les résultantes de véritables mouvements browniens. Une enquête récente (1) a essayé de retrouver, en 1984, des citadins de certains quartiers de Kpalimé, Atakpamé et Badou qui y avaient été repérés, lors d'une enquête à passages répétés en 1979, comme immigrés dans ces villes depuis moins d'un an. 338 ont été recherchés, la trace de 335 retrouvée. De ces immigrants d'il y a cinq ans, 1,5 % sont impossibles à retrouver et 4,1 % décédés ; 13,6 % habitent toujours au même endroit ; 5,9 % ont changé de quartier ; 1,5 % sont partis pour une direction non-identifiable et 73,4 % ont émigré hors de la ville. De ces 248 migrants à nouveaux, 19 % seulement sont allés à Lomé, 40 % sont dans d'autres villes du Togo et 27 % en zone rurale (principalement dans la Région des Plateaux), 14 % enfin à l'étranger. L'une des conclusions de cette complexité est qu'il faut se garder des simplifications et, tout particulièrement, d'opposer citadins et ruraux : ce sont les mêmes hommes (et

(1) Par Mlle Véronique Dupont, démographe stagiaire à l'ORSTOM.

femmes, et encore plus les enfants, qui passent si facilement d'un oncle à un cousin), qui circulent sans cesse. Avec eux bougent les idées, les techniques, l'argent... Villes et campagnes ne sont pas deux mondes clos, mais ne cessent de s'interpénétrer et de se nourrir mutuellement.

- La seconde remarque vise à rappeler que les déplacements se font principalement selon le principe de la migration en chaîne : hormis le tout premier "aventurier", les migrants partent toujours rejoindre quelqu'un, un parent, un ami, un compatriote du village qui pourra accueillir, aider dans les démarches, trouver du travail... Une fois le migrant installé dans la vie urbaine, il fera venir à son tour épouse ou ami, ou devra accueillir (sans qu'on lui ait toujours demandé son avis) petits frères ou cousins qui viennent, à leur tour, tenter fortune en ville. C'est dire que plus on a de parents à retrouver dans une ville, plus l'intégration devrait y être facile, et donc grande la propension à aller les rejoindre.

Les raisons qui motivent le départ d'un rural tiennent peu à l'attrait spécifique d'une ville particulière, mais à des raisons internes aux campagnes : la pression des vieux qui interdit toute initiative aux jeunes, la rareté des terres, le désir de réunir rapidement une dot, ou, plus simplement, la médiocrité des revenus... Disons, très généralement, une aspiration à la promotion sociale grâce au déplacement spatial (1). Une fois la décision de migration prise, c'est le principe de la chaîne qui déterminera la destination de ce mouvement. Il fonctionne donc de la façon cumulative : plus il y a d'originaires d'un village dans une ville donnée (2), plus ceux qui décident de partir à leur tour auront tendance à les rejoindre, favorisant d'autant plus la venue de la vague suivante, d'où un effet de boule de neige qui donne aux grandes villes africaines leur croissance algébrique.

Inversement, si les migrants anciens sont éparpillés en plusieurs centres, la propension à quitter la campagne sera la même, mais la répartition entre les villes sera beaucoup plus aléatoire :

(1) Avec, comme terme espéré, le retour à la campagne d'origine, entouré de richesse et de prestige.

(2) La mécanique est exactement la même dans les migrations rurales.

faut-il aller rejoindre le frère qui peut héberger, l'oncle qui a du travail, le cousin qui peut aider dans les démarches ?...

Le mécanisme cumulatif est dès lors cassé, et le gonflement urbain éclaté au lieu de se concentrer monstrueusement : c'est ce qu'indique l'étude comparative de deux pays aussi typés que la Côte d'Ivoire - modèle de macrocéphalie - et le Cameroun - beaucoup plus polycentrique (1) : la première a vu sa population urbaine augmenter, de 1965 à 1975, de 1 250 000 nouveaux citadins, dont 52 % sont venus s'entasser à Abidjan ; le Cameroun a reçu, dans le même temps, 1 110 000 nouveaux citadins, dont seulement 36 % à Douala et Yaoundé réunies, contre 46 % dans les villes moyennes. Eparpiller ainsi l'afflux vers les villes n'est pas une solution pour résoudre les problèmes de l'exode, mais c'est un bon moyen pour en atténuer les inconvénients.

(1) Anne-Marie Cotten et Yves Marguerat : "Deux réseaux urbains africains, Cameroun et Côte d'Ivoire", Cahier d'Outre-Mer, 1976 et 1977, n° 116 et 120.

V. LES VILLES DANS LES CIRCUITS ECONOMIQUES

Aux flux d'hommes correspondent d'autres échanges, de marchandises, d'argent, d'idées... . Ce sont là des problèmes complexes et mal connus : la circulation des produits vivriers entre campagnes et villes mériterait, en particulier, une étude détaillée. On devra se contenter, ici, de remarques sur la place des villes dans le commerce, le trafic routier et les échanges postaux.

5.1. Les circuits de distribution

Les villes reçoivent des campagnes des produits agricoles, pour leur alimentation ou pour l'exportation, et redistribuent les marchandises reçues de l'extérieur ou fabriquées sur place.

a) Le drainage des produits agricoles est, on l'a dit, mal connu ; aucun document récent n'existe, par exemple, qui analyserait et classerait les marchés ruraux (1), nombreux et divers dans le pays. Ceux-ci jouent un rôle essentiel de contact entre les négociants (et surtout les négociantes) des villes, arrivés en camion, et les paysans (ou les paysannes) qui apportent à pied, dans un rayon qui va jusqu'à dix kilomètres, leur production commercialisable. Une cascade d'intermédiaires existent, du collecteur chargé de remplir quelques sacs pour une revendeuse au gros commerçant-transporteur qui vient remplir son ou ses camions pour les expédier directement vers les villes (2). Les marchés aussi sont hiérarchisés, de la collecte locale aux grands points de concentration. Les choses se compliquent de l'interférence, dans ce pays aux limites étroites, des trafics transfrontaliers, licites ou non, qui entraînent sur certains marchés d'importantes transac-

(1) Hormis le document de W. Hetzel: "Handel in Togo und Dahomey", dont les enquêtes datent d'une quinzaine d'années.

(2) Entre chaque échelon (mais surtout à la base) les relations sont loin d'être exclusivement marchandes. Il existe de forts liens sociaux entre vendeurs et acheteurs, qui limitent les à-coups de la conjoncture, et aussi gênent beaucoup l'introduction sur le marché de la Société d'Etat TOGOGRAIN.

tions jouant sur les différences de prix, de valeur des monnaies et d'approvisionnement entre les cinq ou six pays qui environnent le Togo (1).

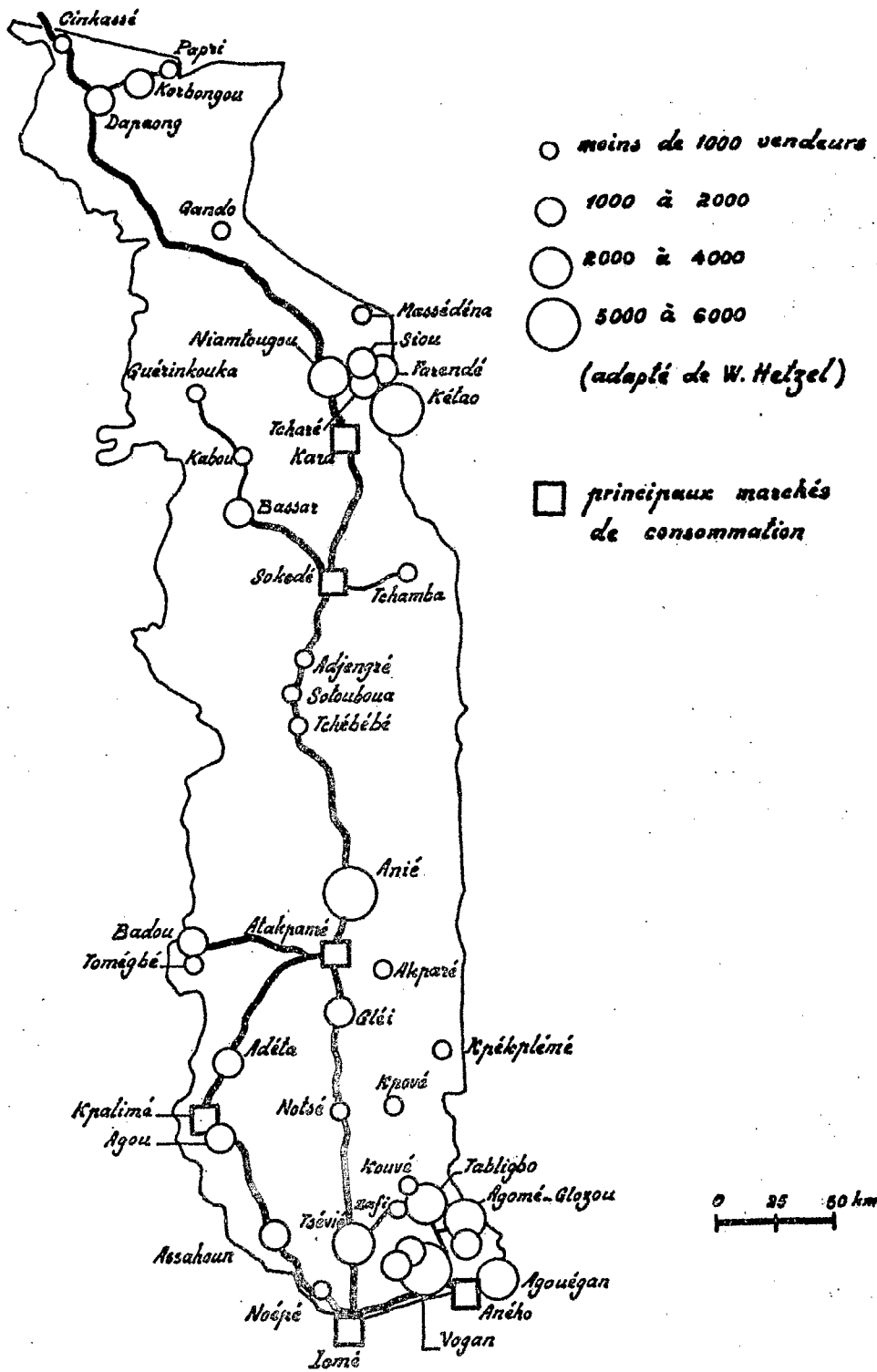
Les campagnes sont donc quadrillées d'un semis plus ou moins dense de marchés périodiques (qui suivaient autrefois des calendriers traditionnels de trois, quatre ou six jours ; ils sont maintenant pratiquement tous alignés sur la semaine officielle de sept jours). Dans le Sud-Est, il n'y a pas de jour où un village se trouve à plus de dix kilomètres d'un marché, tant est serré le maillage de ceux-ci (2). (Carte 26).

Mais les marchés ne sont que des points de contact fugitifs : la nuit venue (3), toute activité cesse ; chacun rentre chez soi et l'espace du marché redevient désert pour une semaine. C'est dire que les marchés, si importants économiquement et socialement soient-ils (jusqu'à 20 000 vendeurs à Vogon, dit-on) ne structurent pas l'espace de façon durable : qu'intervienne une modification de la circulation routière, ou une nouvelle réglementation, et ces points d'échange se déplaceront sans difficulté. Certes, de telles accumulations humaines périodiques posent des problèmes d'infrastructure (des hangars, mais aussi de l'eau, des toilettes, un centre d'hygiène...), mais ce ne sont pas là les bases d'une véritable armature urbaine : Vogon, Anié et Kéao, les trois plus gros marchés de collecte du pays (4), ne sont que de bien médiocres organismes urbains. Mais naturellement des villes comme Tabligbo ou Notsé, et surtout Tsévié ou Bassar, tirent de leur important marché un bon surcroît d'activité.

-
- (1) Celui-ci a, dès l'origine, joué un rôle fondamental de centre d'importation, grâce à ses faibles taxations, pour redistribution dans l'intérieur du continent. Actuellement, la crise économique et les mesures de fermeture des frontières de certains voisins (Ghana) ont provoqué un véritable effondrement de cette branche d'activité.
 - (2) Emile Le Bris : "Les marchés ruraux dans la circonscription de Vo".
 - (3) Souvent fort tard : c'est l'une des originalités culturelles de la côte que ces marchés qui s'animent l'après-midi et battent leur plein jusqu'aux approches de minuit.
 - (4) Anié aurait maintenant dépassé Vogon. Il y dure trois jours pleins, ce qui exige une certaine infrastructure d'accueil des marchands et de stockage des marchandises. C'est certainement là qu'il faut chercher l'explication de l'essor de l'agglomération (qui a doublé en dix ans) bien qu'elle soit dépourvue de tout équipement administratif (hormis l'installation récente d'un bureau de douanes). Cette absence de contrôle public en a fait le principal repaire des trafiquants et des voyous de l'intérieur du pays.

Carte n° 26

PRINCIPAUX MARCHES RURAUX de collecte des produits agricoles



L'important est donc la présence non d'un marché mais des marchands, d'un groupe social puissant, disposant de capitaux et décidant du réinvestissement des bénéfiques : ce sont ceux-là qui font les villes. Hélas, leur répartition est extrêmement mal connue : en dehors de Lomé, où se concentrent la bourgeoisie des "nana benz", "Nagots", "maigida" haoussa, Libanais... (en plus du siège des grandes compagnies modernes), on en trouve probablement à Atakpamé et certainement à Sokodé, dont les négociants kotokoli et haoussa rayonnent sur toute la Région Centrale et la préfecture de Bassar, avec une hiérarchie de marchés et d'intermédiaires qui collectent, par exemple, de Guérin-Kouka sur Kabou, de Kabou sur Bassar, de Bassar sur Sokodé et de Sokodé sur la Côte. Mais quelle est la proportion de trafic se faisant ainsi par étapes (chacun étant donc une maille de réseau urbain), ou sautant certaines, ou se faisant directement vers Lomé (voire, il y a peu, vers Lagos), on ne sait (1). Quant au potentiel commercial de Kpalimé, Dapaong, Kara..., il paraît faible et rarement d'origine locale : il y a vraisemblablement bien peu d'accumulation de capital sur place, donc peu de véritable dynamisme urbain endogène. Tout cela demanderait à être connu avec précision.

b) La répartition des marchandises manufacturées transite presque obligatoirement par Lomé, hormis ce qui est importé en contrebande des pays voisins (le Ghana naguère gros fournisseur grâce à une monnaie totalement dévalorisée, le Nigéria encore pour beaucoup de produits de grande consommation). Lomé est aussi le principal centre industriel du pays : on trouve principalement, à l'intérieur, des activités de première transformation des ressources locales (égrenage du coton à Notsé, Atakpamé et Kara, huilerie de palme à Agou)(2). On s'est tout de même efforcé à une certaine décentralisation : en 1966 avait été créé, à onze kilomètres au sud d'Atakpamé, le puissant complexe textile de Dadja, longtemps fleuron des manufactures du pays, qui a eu jusqu'à

(1) E. Le Bris (op. cit.) a observé que les marchés du Sud-Est sont directement dominés par les revendeuses de Lomé : celles d'Aného, Vogan, Tabligbo n'ont qu'une très faible part du trafic.

(2) La féculerie de manioc de Ganavé (près d'Aného) et l'égrenage de kapok de Sokodé sont arrêtés.

1 500 employés (1). Mais depuis 1981, l'entreprise, au matériel obsolète et à la production trop coûteuse pour son principal marché (l'Europe), est en chute libre (il n'y reste que trois ou quatre cents ouvriers et cadres, pratiquement en auto-gestion, qui s'efforcent d'imprimer encore un peu de pagne pour les revendeuses du secteur informel qui les pré-financent). Hormis une petite boutique sur place et une autre à Atakpamé (aujourd'hui fermées), les échanges se faisaient exclusivement avec Lomé.

Autre tentative, avortée, elle, avant même de démarrer : le nouveau complexe textile de Kara, prévu pour 1 600 emplois et qui, sans doute mal conçu et certainement mal réalisé, vitote avec une centaine de personnes qui en assurent la maintenance. Là encore, les relations avec l'environnement eussent été très faibles (le coton, même égrené par l'usine voisine de la SOTOCO, aurait dû être acheté à l'OPAT... à Lomé), hormis l'hébergement à fournir aux ouvriers et à leurs familles - soit au moins 10 000 personnes dont on voit mal comment Kara, au potentiel immobilier restreint, aurait pu les absorber sans une flambée d'inflation et d'auto-construction sauvage. D'autres efforts avaient été déployés pour faire de Kara une ville industrielle, grâce à quelques grosses implantations (égrenage SOTOCO et deuxième brasserie BB, les deux qui tournent) et à un Centre des petites et moyennes entreprises : sur une douzaine de projets plus ou moins avancés, seuls quatre ou cinq travaillent vraiment (petit matériel agricole de l'UPROMA, mobilier SAM, atelier central...). Les résultats, sauf pour la Brasserie qui alimente effectivement le Nord, ne sont donc guère probants, et l'on n'imagine guère, actuellement, que l'on puisse dépasser le stade de la fourniture de services et de petits équipements pour les besoins régionaux : il ne faut trop compter sur la décentralisation d'industries lourdes pour animer les villes de l'intérieur.

Lomé est donc le seul centre de production du pays, avec 3 400 emplois, en juin 1982, dans 90 entreprises (2), pour l'essentiel

(1) Dont 55 % habitant sur place, 40 % à Atakpamé et le reste dans les villages des alentours. La proximité du chef-lieu et l'absence d'investissement (tant publics que privés) ont empêché Dadja de devenir une véritable ville (enquête Y. Marguerat 1979, à paraître).

(2) Qui, de toute façon, ont un intérêt économique majeur à rester groupées (et proches des sources d'énergie). 2 956 salariés dans 35 entreprises de plus de 20 emplois, 436 dans 57 plus petites. (Source : Al. Schwartz).

dans les 800 hectares de la "Zone industrielle et portuaire", avec quelques implantations isolées (Bata aux anciens hydrocarbures, la Brasserie BB à Cacavelli...). Mais "la crise" est passée par là, et la ZIP réunit actuellement plus d'établissements fermés ou en demi-sommeil que d'usines qui produisent vraiment.

L'essentiel des biens manufacturés est donc importé par le port de Lomé, le seul du pays depuis quatre-vingts ans. Les fonctions de transit vers les pays voisins ayant beaucoup baissé, son trafic paraît stabilisé à 1,5 million de tonnes, qui correspond à peu près au marché togolais.

c) Les structures du grand commerce : pays du libre entreprise, et en particulier de commerce dynamique, le Togo s'est tout de même doté, depuis douze ans, d'une institution capable, par son monopole d'importation et ses capacités de stockage, de régulariser le marché de certains produits stratégiques (sucre, riz, tôles, fer à béton, maintenant alcools...). Mais la SONACOM n'a pas de réseau de distribution propre (1) : elle livre aux grandes compagnies et grandes revendeuses qui assurent, elles, la diffusion.

L'activité de grossiste du secteur informel, fort importante en particulier dans le négoce traditionnel du pagne imprimé (entre les mains des revendeuses) ou des alcools (plutôt manipulé par les Libanais, mais la SONACOM s'en est attribué il y a deux ans le monopole, tuant la poule aux oeufs d'or), reste très mal connue, aussi bien du fisc que des statisticiens. Le secteur moderne officiel est composé de vingt-cinq entreprises, dont moins de la moitié comptent vraiment, cinq ou six assurant 80 à 85 % du chiffre d'affaires du Syndicat des Importateurs et Exportateurs du Togo (2) : ce sont les branches togolaises des grandes firmes multinationales, SGGG, UAC, CFAO, SCOA, CICA, à capitaux surtout européens, mais avec participation de l'Etat et de particuliers togolais (3).

(1) Les boutiques SGGG - SONACOM de l'intérieur ne sont qu'une prestation de service par la SGGG.

(2) Et assurant, par leurs impôts directs et leurs taxes douanières, un sixième à un septième des ressources du budget de l'Etat (chiffres de 1982 ; depuis, les résultats sont en forte baisse, désastreuse pour tout le monde).

(3) La SGGG, fondée vers 1930, est restée propre au Togo. UAC est une émanation du groupe anglo-hollandais UNILEVER.

Ce sont là les vieilles "majors" de l'époque coloniale, dont l'apogée, dans toute l'Afrique, s'est située dans les années 1955, quand les cours des produits tropicaux atteignaient leur zénith et que la monétarisation des campagnes créait un marché pour les marchandises importées. Elles avaient alors multiplié les "factoreries" dans les villes de l'intérieur, même dans de petits centres (1). Dapaong, Mango avaient alors trois ou quatre agences commerciales, Kara, Sokodé, Tsévié, cinq ou six, Kpalimé et Atakpamé une dizaine...

L'évolution fut la même que partout : entre 1955 et 1965, les compagnies restreignirent massivement leurs réseaux intérieurs (hormis la SGGG, qui s'en félicite aujourd'hui). Il y avait à cela diverses causes, dont la principale était le développement rapide des transports routiers (en nombre et en rapidité), qui rendaient désormais inutiles les fonctions de relais des villes de l'intérieur, d'où moins de problèmes de stockage, unicité de la décision, réduction des frais généraux... S'y ajoutaient les nouvelles structures commerciales mises en place par les jeunes Etats indépendants, qui prirent en charge presque partout (au Togo pas totalement) la collecte des produits d'exportation et souvent une partie de la distribution. Jouaient aussi la multiplication des infrastructures administratives et sociales dans les petits centres, qui réduisait la singularité urbaine des plus gros, et encore le repli des expatriés sur la capitale, leurs successeurs nationaux étant loin d'avoir le même pouvoir d'achat.

Il y a donc eu deux mouvements en sens inverse : l'administration se déployant des chefs-lieux régionaux vers de plus petits bourgs, le grand commerce se repliant vers la capitale ; la résultante étant l'effacement de l'échelon intermédiaire et le développement d'une macrocéphalie où s'opposent directement métropole côtière et petits centres éparpillés.

(1) L'importance relative des centres pouvait se mesurer au nombre des Européens, commerçants ou (en nombre moins variable) fonctionnaires, leurs clients, qui y vivaient : 50 à Sokodé, 40 à Kpalimé et à Aného, une vingtaine à Dapaong, une quinzaine à Mango, Kara et Tsévié... (selon le "Guide bleu Afrique de l'Ouest", paru en 1958). Pour une bonne évocation littéraire de cette période (et des préjugés racistes de ces gens), voir le fameux "Azizah de Niamkoko" d'Henri Crouzat (écrit vers 1955).

Actuellement, le réseau commercial togolais est à peu près stabilisé (1). L'euphorie des années 1975-1980 et la croissance de la ville de Kara, discrètement mais efficacement soutenue par les pouvoirs publics, y amenèrent plusieurs implantations, tout comme la création de la CIMAO et la présence de ses employés à Tabligbo. Une enquête conduite en septembre 1984 auprès de ces grandes firmes les a montrées satisfaites de leur réseau actuel (carte 27), qui n'a guère évolué ces dernières années et ne devrait pas se modifier substantiellement durant les prochaines (2).

Il n'y a actuellement que six firmes ayant un réseau de représentations commerciales (de gros ou de détail) dans l'intérieur : SGGG, UAC, SCOA et CFAO parmi les "majors", SOVINTO (3) pour la distribution des boissons et BATA pour celle des chaussures (produites à Lomé). Seules Kpalimé, Atakpamé et Sokodé les abritent toutes les six : Kara n'en a que cinq, Aného et Dapaong quatre, Bassar trois, Tsévié, Tabligbo et Mango deux. En volume d'emplois, bon révélateur de l'activité globale, Sokodé vient loin en tête, avec 64 agents (tous rangs confondus), deux fois plus qu'Atakpamé (32), près de trois fois Kara (26), Kpalimé (23) et Dapaong (22). Hormis Aného (15), toutes les autres villes comptent moins de 10 salariés de ces six firmes, qui totalisent à Lomé 2 685 emplois, 92 % du total : la disproportion est écrasante.

Le dernier "Répertoire" de la Chambre de Commerce du Togo recense 472 firmes du commerce général à Lomé, toutes tailles confondues (à l'exclusion du secteur informel, évidemment), et 5 dont le siège social est à Kpalimé, 4 à Sokodé, 3 à Atakpamé et à Kara, 2 à Tsévié et à Bassar, 1 enfin à Tabligbo, Agou, Bafilo et Dapaong : 23 en tout hors de Lomé, soit 4,6 % du total. Quant aux commerces spécialisés, hormis une librairie religieuse à Sokodé (avec des antennes à Kara et à Sotouboua) et deux boulangeries à Aného et à Atakpamé, tout est à Lomé.

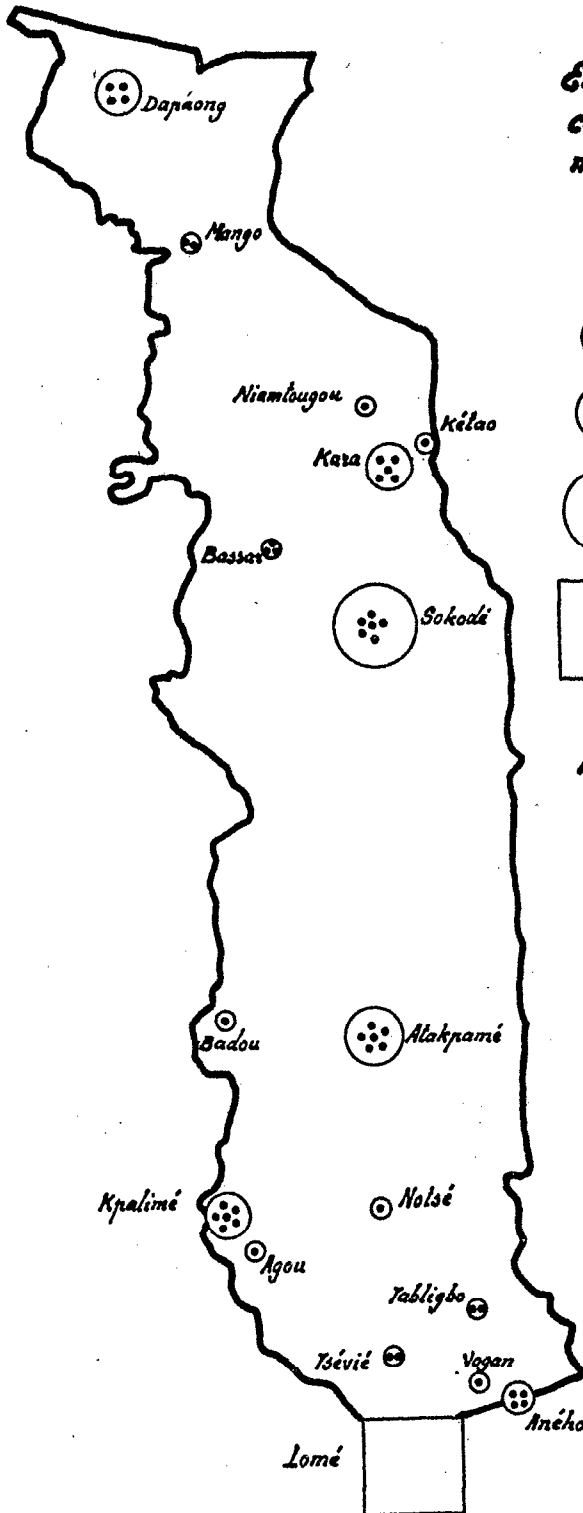
(1) Encore que la décennie 1970-80 ait vu la disparition des réseaux de John Holt, Gastonègre, GB Ollivant..., au détriment de Tsévié, Aného, Atakpamé principalement.

(2) Notons toutefois le repli complet de la CICA sur Lomé par la mise en gérance libre de sa dernière agence (Atakpamé).

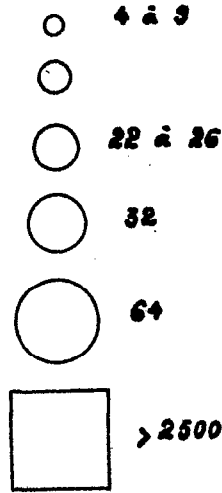
(3) Dont la direction (togolaise) vient de reprendre la Hollando et la très vieille John Holt (qui avait déjà perdu son réseau intérieur). Il n'est pas impossible que celui-ci soit bientôt réactivé.

Carte n: 27

GRAND COMMERCE



Emplois des six principales compagnies à agences multiples:



Nombre de représentations:

• = 1



d) Les organismes bancaires ont connu, à l'inverse, une forte expansion spatiale depuis les Indépendances (seules les capitales étaient alors desservies). Bien sûr, tous les sièges sociaux (ainsi que les organismes de crédit, privés et publics, et les assurances...) sont à Lomé, mais sept banques ont des agences dans l'intérieur : la Banque Togolaise de Développement, la Caisse Nationale de Crédit Agricole pour le secteur public, ainsi que la Société Nationale d'Investissement et la Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest, qui ont toutes deux une agence à Kara, et trois grandes banques privées, filiales de groupes internationaux (avec participation de l'Etat togolais) : UTB, BICI et BIAO, qui totalisent, à elles seules, 37 agences dans l'intérieur et une vingtaine à Lomé (1), soit 321 emplois pour les premières (22 %), 1 164 à Lomé (78 %). La concentration est moindre dans ce domaine mais celle de la décision, du pouvoir économique, est en fait bien supérieure : les agences du pays n'ont aucune autonomie en dehors de la gestion la plus ordinaire.

La répartition spatiale (carte 28) montre une prépondérance de Kara (7 agences, 81 emplois), devant Kpalimé (4 agences, plus une filiale de CNCA pour les prêts au café et cacao, qui gonfle les effectifs à 63), Atakpamé (4 et 37 emplois), Sokodé (4 et 35 emplois), Dapaong (3 et 25). A part Tabligbo (2 et 13) et Badou (2 et 9), les autres n'ont qu'une petite succursale de la CNCA, avec de 4 à 8 employés. Le poids de l'Etat est donc là bien supérieur ici à ce qu'il est sur l'équipement commercial : la fonction de service public de la CNCA l'oblige à maintenir des agences peu rentables dans certaines petites villes, et la puissance bancaire de Kara (où ont eu lieu l'essentiel des implantations nouvelles, dans les années 1975-80) doit évidemment beaucoup à des décisions politiques : ce n'est pas son poids économique propre qui a attiré là la SNI et surtout la BCEAO.

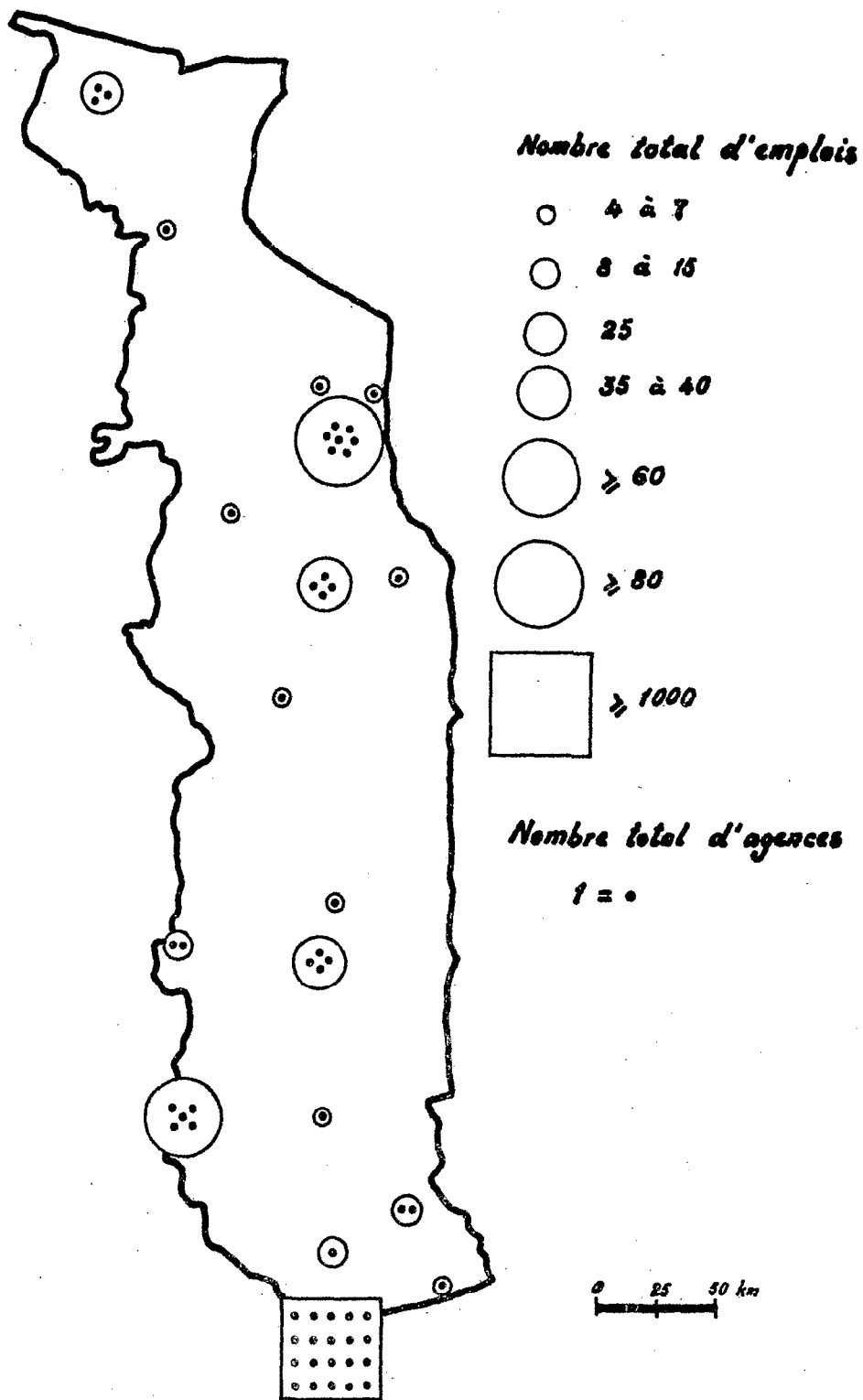
5.2. *La circulation des hommes et des biens*

Echanger, cela veut dire déplacer, ce qui exige des infrastructures (rail, routes ...) et des véhicules, et provoque donc un tra-

(1) Auxquelles s'ajoutent les banques Arabe-Libyenne Togolaise (BALTEX) Libano-Togolaise (BLT), du Ghana (BCG) et de Crédit et de Commerce (BCCI, à "pétro-dollars") qui n'ont que leur siège de Lomé (avec environ 150 emplois au total).

Carte n: 28

RESEAU BANCAIRE 1984



fic, qui est l'expression mesurable de la circulation des hommes et des biens.

a) Les infrastructures sont exclusivement terrestres : il y a longtemps qu'on ne navigue plus les lagunes du littoral (1), et aucune ligne aérienne régulière ne dessert les villes de l'intérieur (2). Lomé, avec son port (3) et son aéroport, a donc le monopole des infrastructures d'échange avec le monde extérieur ; ce qui pèse évidemment très lourd dans sa macrocéphalie.

1 - Le réseau ferroviaire est, on l'a vu, un héritage allemand, complété en 1929-33 par les Français (et resté d'ailleurs inachevé). C'était donc la "ligne des cocotiers" vers Aného (44 km), celle du "cacao" jusqu'à Kpalimé (116 km) et la "ligne du coton" jusqu'à Agbonou puis Atakpamé, puis Blitta (276 km). (Carte 29).

S'y sont ajoutées par la suite deux lignes minières : Kpémé-Hahotoé pour les phosphates dans les années 1955-58, Lomé (ou plus exactement Togblékopé)-Tabligbo en 1980 pour exporter les clinkers de la CIMAO. Ce sont là des trafics exclusifs, qui traversent en étranger leur environnement et n'ont donc aucun effet structurant sur celui-ci.

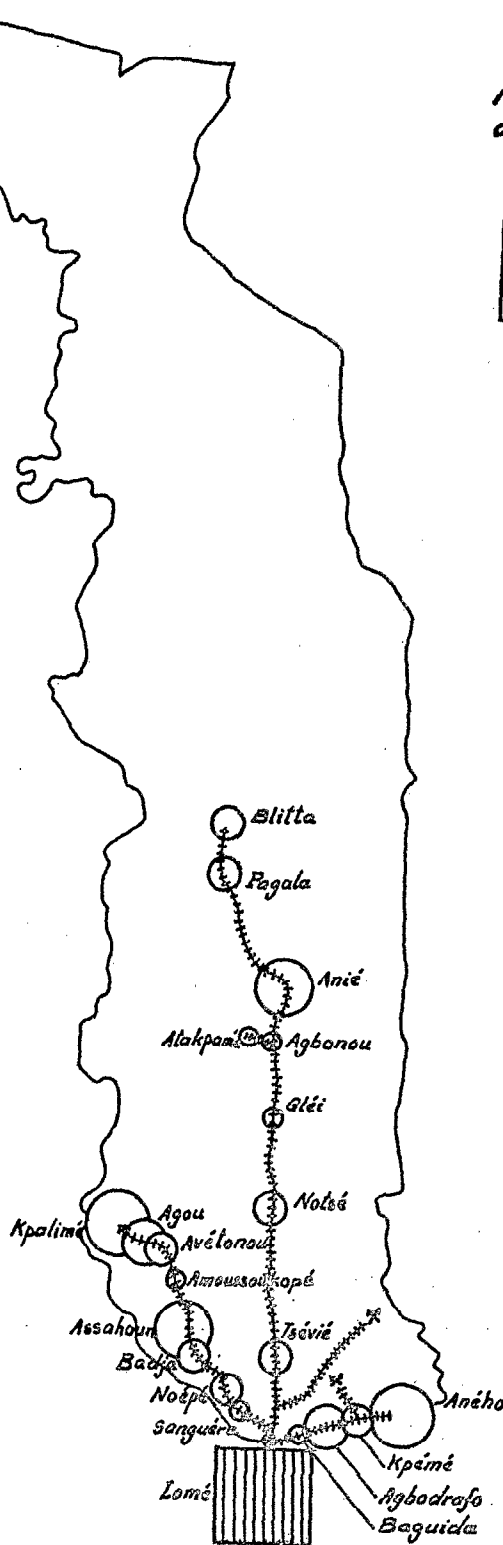
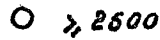
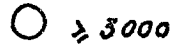
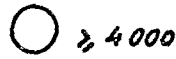
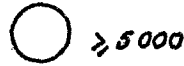
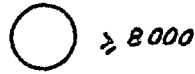
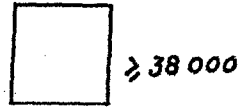
Le trafic des Chemins de Fer du Togo est relativement faible : 7 à 12 millions de tonnes par an, à peine 1,5 million de voyageurs en 1983. C'est que le matériel est terriblement vétuste : les voies (à écartement métrique) ne sont plus capables de supporter un trafic soutenu ; le matériel roulant est hors d'âge et hors d'usage (au moins la moitié est immobilisée en permanence) , les horaires plus que capricieux pour un tarif à peine inférieur à celui de la route (4). Le budget, lourdement déficitaire, interdit les réinvestissements (5). Il

-
- (1) A l'époque pré-coloniale et jusqu'au début du XX^e siècle, elles étaient une voie active (ainsi que le Mono, remonté jusqu'à Tokpli) : nombre des plus gros marchés du Sud-Est (Vogan, Vokoutimé, Anfoin, Agouégan,...) étaient situés à la tête de navigabilité de ses diverticules, aujourd'hui envahis de roseaux mais alors entretenus avec soin. Ce n'est que depuis deux ou trois décennies que les marchés sont montés sur le plateau, abandonnant dans les bas-fonds les carcasses rouillées des hangars des crédits FIDES.
- (2) L'"aéroport international" de Niamtougou ne sert actuellement qu'à l'aviation militaire.
- (3) Le wharf de Kpémé ne sert qu'à l'exportation des phosphates.
- (4) Sur la ligne Lomé-Kpalimé, l'aller simple coûte 525 F et dure quatre à cinq heures. Le taxi demande 570 F et une heure et demi.
- (5) Mais une meilleure gestion au niveau de la perception des billets (très laxiste) pourrait ramener au moins l'équilibre.

Carte n: **29**

TRAFIC FERROVIAIRE

Nombre de voyageurs
au départ en 1983
(moyenne mensuelle)



est depuis fort longtemps question de fermer le réseau, mais cela s'accompagnerait d'un coût social important (environ 1 200 emplois) et aussi d'un coût spatial, car le chemin de fer rend tout de même bien des services, en véhiculant des denrées pondéreuses (cacao, coton et surtout ciment) et les passagers encombrés de bagages pour lesquels les taxis prélèvent de forts suppléments.

Actuellement, le trafic des voyageurs semble assurer surtout une desserte locale, entre petites gares (et secondairement entre celles-ci et Lomé, surtout pour la ligne d'Aného), que le trafic routier tend à négliger au profit des grands axes (1) : 20,8 km comme parcours moyen sur la ligne d'Aného (longue, on l'a vu, de 44 km), 36,0 sur celle de Kpalimé (un tiers de sa longueur), 47,1 (un gros quart) sur la ligne de Blitta, ce qui correspond à des moyennes mensuelles de 3 933 voyageurs par gare sur la première de ces lignes, 3 758 sur la seconde, 2 378 pour la troisième : de 80 à 130 passagers par jour...

Les gares les plus actives, pour les voyageurs, sont, loin en tête, celles de Lomé : 38 000 voyageurs par mois (en moyenne) y ont pris leur billet en 1983, dont 17 000 dans la gare centrale et 11 000 à celle de Tokoin, située avant la divergence des trois voies, avec une distance moyenne par voyageur de 23 km (ce qui confirme ce rôle de desserte de la proche zone d'influence : disons jusqu'à Noépé, Tsévié, Agbodrafo), très loin devant deux des têtes de ligne : Aného (8 500) et Kpalimé (8 400). Atakpamé et Agbonou (où bifurquent la ligne du Nord et celle qui monte en ville) réunies atteignent à peine 5 400, et Blitta 3 600. Viennent ensuite de gros marché : Anié et Assahoun (5 300), Agbodrafo et Agougadzépé (4 700), Tsévié et Pagala, sur la ligne de Blitta, puis Kpémé, Noépé, Notsé (3 400), à peine plus que de gros villages : Badja, Avétonou, Sanguéra, Gléï....

2 - La circulation routière est évidemment beaucoup plus importante et un très gros effort d'infrastructure a été réalisé, durant la décennie 1970-80, pour assurer le goudronnage de tous les grands axes du pays, qui a maintenant près de 1 200 km de routes en général excellentes (2) (carte 30). Les grands itinéraires avaient été fixés à

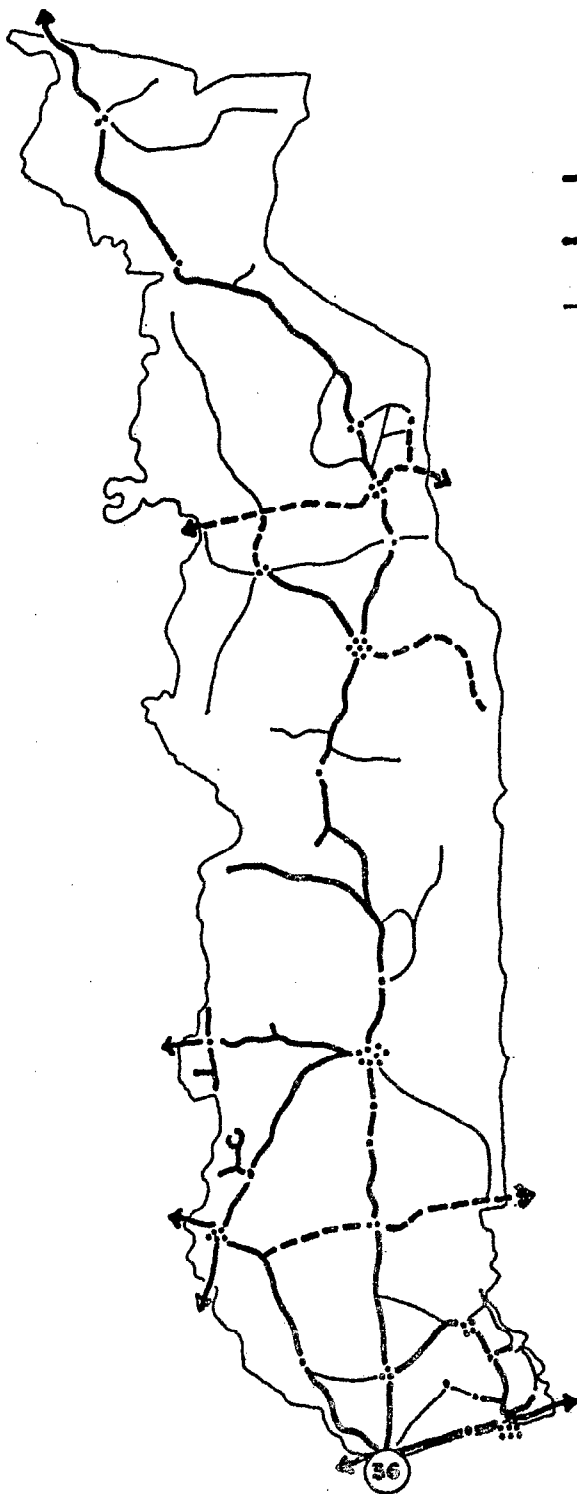
(1) Si vous descendez en cours de route, vous payez de toute façon pour l'itinéraire complet.

(2) Les réfections partielles ou complètes sont parfois trop espacées, mais néanmoins régulières.

Carte n° 30

AXES ROUTIERS

1984



- goudronnés
- - - - bitumage prévu
- autres pistes principales
- 1 station service



l'époque coloniale (1), mais les pistes en terre ne pouvaient supporter un trafic moderne, à base de camions lourds (type semi-remorque) et de voitures rapides (type break Peugeot). C'est le café et le cacao, aux alentours de l'Indépendance, qui amenèrent les premiers bitumages : Lomé-Kpalimé-Atakpamé et, de là, des bretelles escaladant les plateaux (Kloto, Danyi), après, bien sûr, le grand axe de la "côtière" qui joint Accra, Lomé, Cotonou et Lagos : quatre capitales en 450 km. Puis on fit, par tronçons, l'axe Nord-Sud : Lomé-Atakpamé et Blitta-Sokodé, puis Sokodé-Kara, Atakpamé-Blitta, Kara-Kandé, enfin Kandé-Dapaong et de là Ouagadougou. Des bretelles rejoignent aussi Tabligbo, Badou (2), Bassar... . Il n'y a plus, actuellement, que deux chefs-lieux de préfecture (Tchamba et Pagouda) à ne pas être accessibles sur goudron, ce qui devrait cesser prochainement, avec des projets "transversaux", reliant le Ghana au Bénin (bien que les échanges de ce type soient négligeables).

On peut ajouter à l'infrastructure routière le réseau des stations services, distributrices de carburant aux véhicules qui empruntent ces routes. Elles sont significatives de la réponse des compagnies pétrolières (3) aux réalités économiques du trafic. Lomé regroupe, bien sûr, 36 stations sur les 95 du pays, loin devant Atakpamé (8), Sokodé (7), Aného (6) -bien gênée par la concurrence de l'essence moins chère du Bénin- et Kara (5). Le reste du Nord en compte 9, fort espacées, et le Sud 12, en général aux principaux carrefours : Tsévié, Tabligbo, Bassar, mais aussi Amégnran, Assahoun, Adéta, Badou, Anié... (Carte 30).

b) Le trafic routier

1 - La répartition des véhicules est une indication très précieuse. La seule Région Maritime a immatriculé (4), en 1982, 87 % et, en 1983, 85 % des véhicules à quatre roues du pays, et seulement 65 %

- (1) On notera le déplacement vers 1950, de l'axe Sokodé-Mango par Bassar-Kabou à celui par Kara et Kandé (via Kadjala : ce n'est qu'à partir de 1975-76 que la route passe par Niamtougou et le col, assez difficile, de Défalé).
- (2) D'où plusieurs routes en bon goudron gagnent la frontière pour s'y achever en sentier de chèvre. On a là l'image évidente d'une contrebande (drainage du cacao ghanéen) fructueuse pour le Togo.
- (3) BP, SHELL, TOTAL, MOBIL, TEXACO et ATODIP (Société d'Etat, à peine fonctionnelle).
- (4) En série normale, c'est-à-dire sans les diplomates, coopérants, militaires, etc...

(1982) et 41 % (1983) des deux roues, moins coûteux donc plus accessibles aux maigres revenus de l'intérieur (1). En 1983, les Plateaux en ont acquis respectivement 8 % et 34 %, la Région Centrale 3,6 % et 11 %, la Kara 2 % et 9 %, les Savanes 1,4 % et 5 % : on a rarement aussi bien vu le gradient Nord-Sud.

Les régions sont un maillage trop grossier : c'est par ville qu'il faut rechercher les immatriculations des véhicules intéressants pour l'analyse, c'est-à-dire à usage commercial : taxis et camions. On peut l'obtenir en relevant le domicile des propriétaires dans le registre des Cartes grises pour une année (août 1981 à juillet 1982, seule période accessible), à la Direction des Transports.

Ont d'abord été notés les seuls véhicules de plus de huit places (ce qui élimine les taxis intra-urbains ou à courte distance). 284 avaient été immatriculés en un an, dont 135 à Lomé (47,5 %), 25 à Sokodé (8,8 %), 22 à Atakpamé (7,7 %), 13 à Kpalimé (4,5 %), qui se révèlent donc les grands noeuds du trafic routier de voyageurs (carte 31). Mais un tiers du total est beaucoup plus dispersé : 8 à Tsévié, 6 à Bassar, Badou et Hahotoé (avec sa mine de phosphate), 4 à Notsé, Kétao..., ce n'est pas étonnant. Ce qui surprend, c'est, d'une part, la quasi absence de certaines villes : Kara et Aného n'ont eu chacune qu'un seul taxi-brousse immatriculé, signe de la faiblesse de leur capital mobilisable réel (2), (de même à Anié ou à Assahoun, où les commerçants traitent des affaires mais ne résident pas). D'autre part, il faut noter la floraison de propriétaires d'un à deux taxis (parfois trois) dans toute une série de villages de la région d'économie de plantations, d'Amlamé à Agou, où il y a de l'argent, et dans le Sud-Est, où il y a tant d'hommes et de produits à transporter. Le Nord se montre ici bien moins motorisé, c'est-à-dire moins monétarisé.

Les camions (y compris tracteurs et remorques) ont été comptabilisés par la Direction des Transports routiers : 305 en 1980, 81 et 82. Lomé, cette fois, en monopolise 77,4 %, très loin devant Sokodé (4,9 %) et Atakpamé (3,9 %), puis Dapaong (2,3 %), la plaque

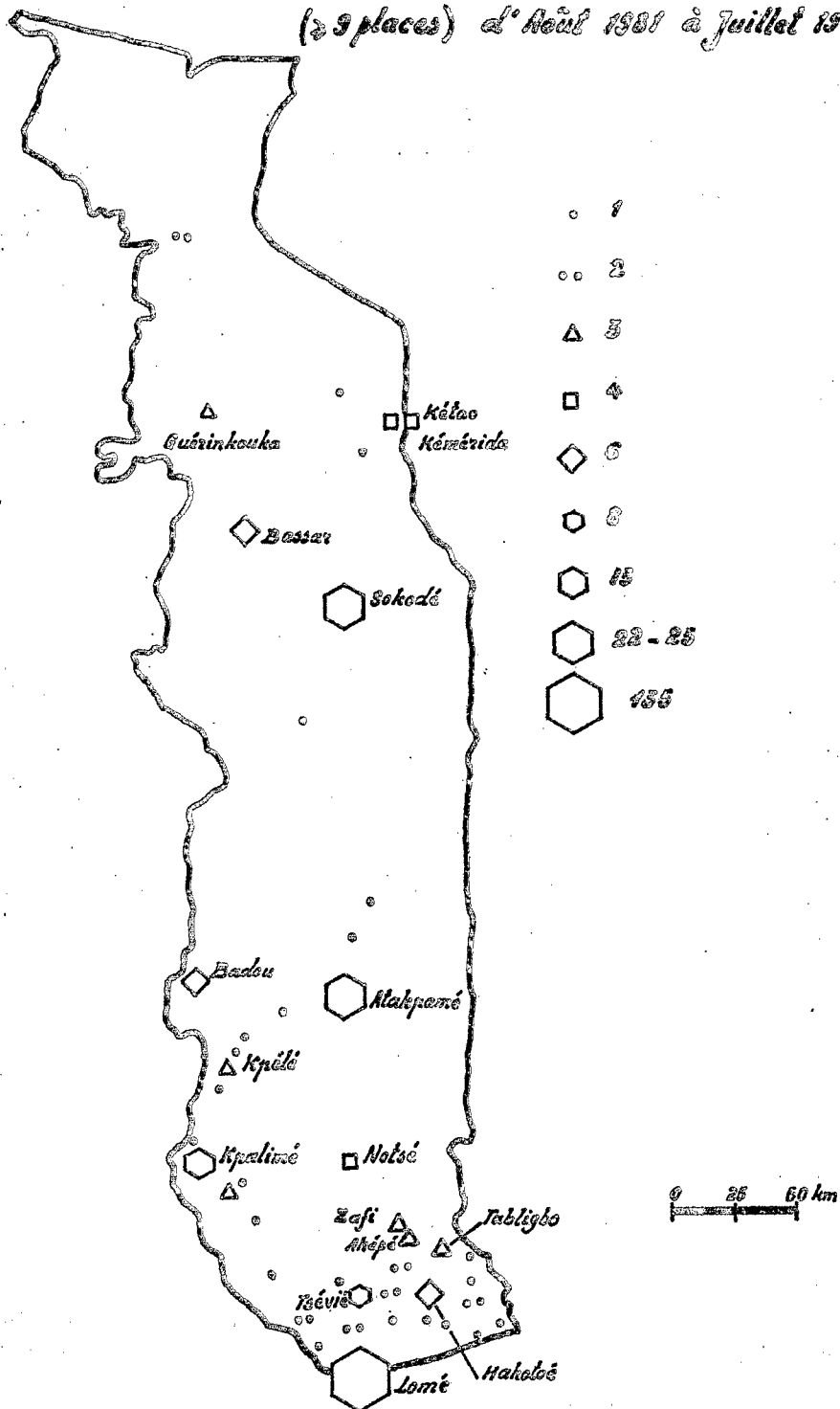
(1) La crise est passée par là : 3 581 quatre-roues et 1 210 deux-roues en 1982, 3 284 et 2 829 en 1983.

(2) Les taxis sont l'un des spéculations les plus accessibles et habituelles pour qui -commerçant(e), fonctionnaire, homme politique...- dispose d'un peu d'argent à investir. Spéculation fructueuse, c'est moins sûr.

Carte n° 31

**IMMATRICULATION DES
TRANSPORTS EN COMMUN**

(29 places) d' Août 1951 à Juillet 1952

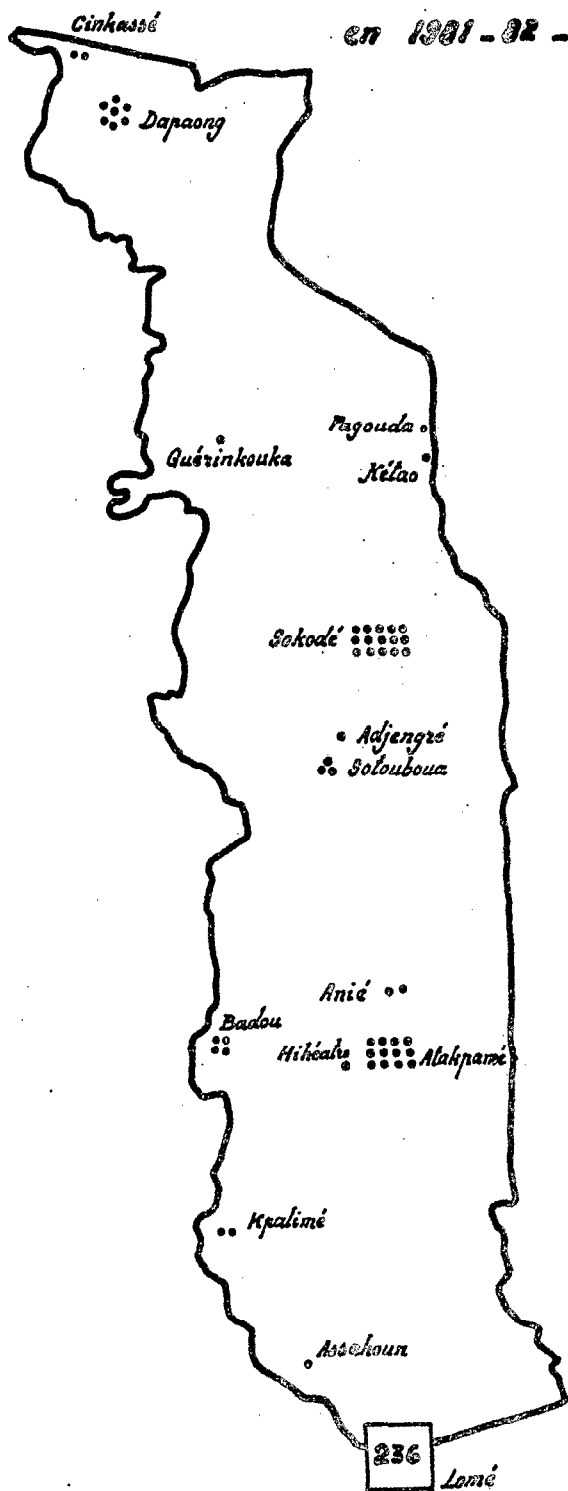


Carte n: 32

IMMATRICULATION DES CAMIONS

(dont tracteurs et semi-remorques)

en 1961-62-63



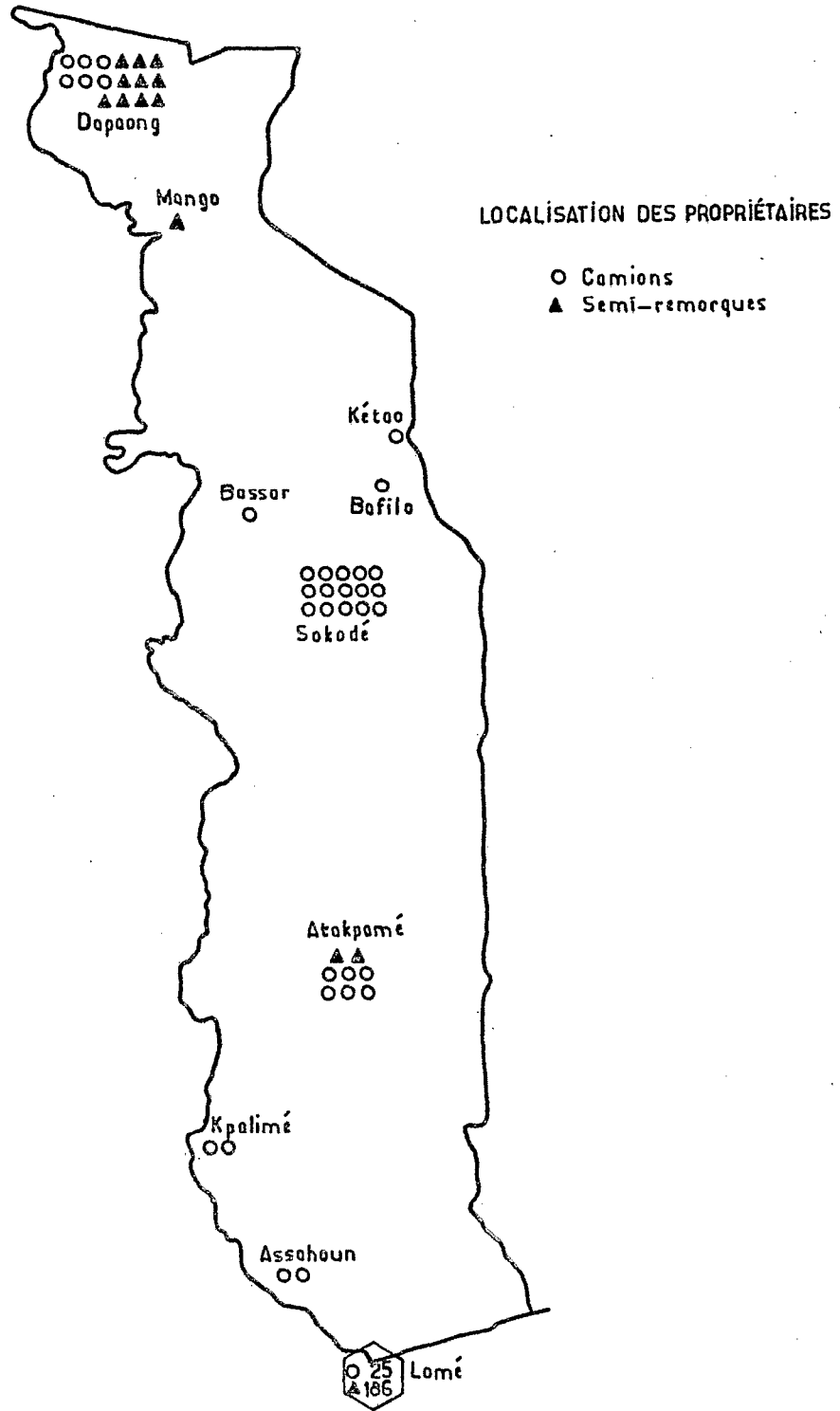
tournante de l'Extrême-Nord. Le reste -un dixième- est éparpillé de Cinkassé (bourg né du trafic à la frontière burkinabè) à Kpalimé, et de Badou (on a dit combien son réseau routier évoque le drainage illicite du cacao et d'autres produits du Ghana) à Guérin-Kouka, en passant par Kétao ou Anié, tous gros marchés de collecte (carte 32).

Un autre document de même origine regroupe les seuls transports internationaux classés par transporteurs possédant la carte TIE. En 1982-83, ceux-ci sont 117 (possédant 60 camions, 187 tracteurs et 199 remorques). Un peu plus de deux-tiers (69 %) résident à Lomé, qui possèdent 42 % des camions, 93 % des tracteurs et autant des remorques : on le voit, le poids de chacun n'est pas le même. Il en va ainsi pour le nombre de véhicules possédés : tous ceux qui en ont plus de trois sont dans la capitale (huit en ont 4, et quatre autres respectivement 6, 12, 22 et 35). Sur les trente-six transporteurs de l'intérieur, vingt-neuf ont un unique engin ; quatre en ont 2 et trois 3. Il se répartissent en onze transporteurs à Sokodé et onze à Dapaong (avec 10 tracteurs et remorques), qui se révèle un noeud pour le trafic à grande distance, c'est-à-dire entre le Burkina et la côte, puis cinq à Atakpamé, deux à Kpalimé et Assahoun, enfin à Anié, Bassar, Bafilo, Kétao et Mango (celui-ci avec un semi-remorque). (Carte 33). On le voit, la coupure n'est plus Nord-Sud : cette fois le Sud ne réunit pas le tiers des transporteurs longue-distance. Elle est entre les villes à véritable potentiel commercial (avec un marché et des marchands qui ont des capitaux - la relation est évidemment dialectique) et celles qui ne font que recevoir de l'extérieur, c'est-à-dire les villes administratives ou celles qu'a ruinées la concurrence de Lomé (par exemple Aného). Le noyau dur de l'armature urbaine apparaît ici à nu.

2 - L'intensité de la circulation routière est une donnée essentielle pour comprendre les grandes lignes de force de l'espace (1). Elle est connue par les comptages qu'effectuent régulièrement les Travaux publics, que l'on a traités en moyennes triennales pour atténuer

(1) On pourrait appliquer aux transports la définition que la théologie traditionnelle attribuait aux sacrements : un "signe efficace", quelque chose qui est à la fois une réalité et le signe d'une autre réalité, à la fois présence et référence... La circulation est, ainsi, réalité spatiale et signe d'autres réalités spatiales.

Carte 33 TRANSPORTS ROUTIERS INTERNATIONAUX



les à-coups dus aux aléas des sondages. Dans ce pays si ouvert sur l'extérieur, il fallait tenir compte des échanges aux frontières : la Direction des Douanes tient un compte de ses recettes douanières annuelles (1) poste par poste, ce qui, par définition, ne nous donne aucune information sur les passages clandestins, localement importants. (Carte 34).

La "marina" de Lomé, avec 17 000 véhicules par jour en moyenne en 1981-82-83 (50 % de plus qu'en 1978-80 et 150 % de plus qu'en 1975-77) est évidemment un cas particulier : la circulation intra-urbaine s'y superpose au trafic de la route internationale Accra-Lomé-Cotonou-Lagos. Celle-ci supporte donc le plus fort trafic du Togo : 4 100 véhicules par jour entre Lomé et Agbodrafo, 3 900 entre Agbodrafo et Aného. Les douanes terrestres aux deux extrémités sont les plus actives du pays : 372 millions de F.CFA par an en moyenne au poste d'Aflao, à la sortie ouest de Lomé, 715 à celui d'Hilla Kondji, à la frontière béninoise, alors que la troisième, Cinkassé, à l'entrée de la Haute Volta, n'en totalise que 31...

Circulation encore plus massive à la sortie nord de Lomé, vers Tsévié (4 700 véhicules par jour, deux fois plus qu'en 1975-77), mais, sans doute, une grande partie du trafic s'arrête-t-elle à Agoényivé ou au nouveau Zongo. Viennent ensuite Lomé-Kpalimé (1 800, là encore deux fois et demi plus qu'en 1975-77), Tsévié-Notsé (1 100, plutôt en recul) et la sortie d'Aného vers Anfoin (1 500), d'où le trafic diminue rapidement vers Vogan et Tabligbo (500 chaque fois).

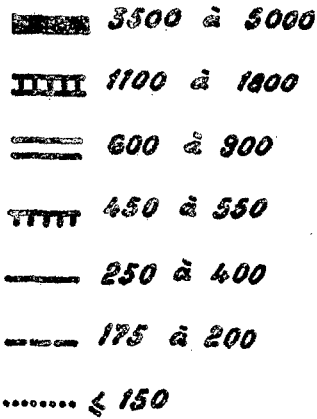
Les trafic les plus importants sont donc nettement concentrés dans le Sud, et s'atténuent rapidement quand on s'éloigne de la côte : de Kpalimé vers Atakpamé, d'Atakpamé vers Anié puis vers Sotouboua, avec une très faible utilisation des bretelles qui se rattachent à l'axe Nord-Sud. Celui-ci, épine dorsale du Togo intérieur, n'a, à son étiage de Blitta, guère plus de 500 véhicules par jour (356 en 1975-76, 450 en 78-80 ; la croissance est modérée).

(1) On a choisi la période 1979-81, car la frontière du Ghana a été fermée (plus ou moins hermétiquement) en 1982 et 83, et maintenant celle du Nigéria depuis mai 1984.

Carte n: 34

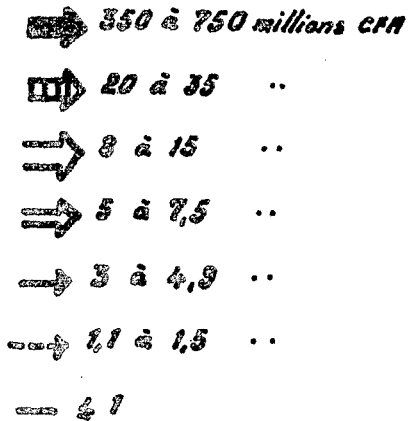
TRAFIC ROUTIER

Nombre de véhicules par jour (moyenne 1981-82-83)

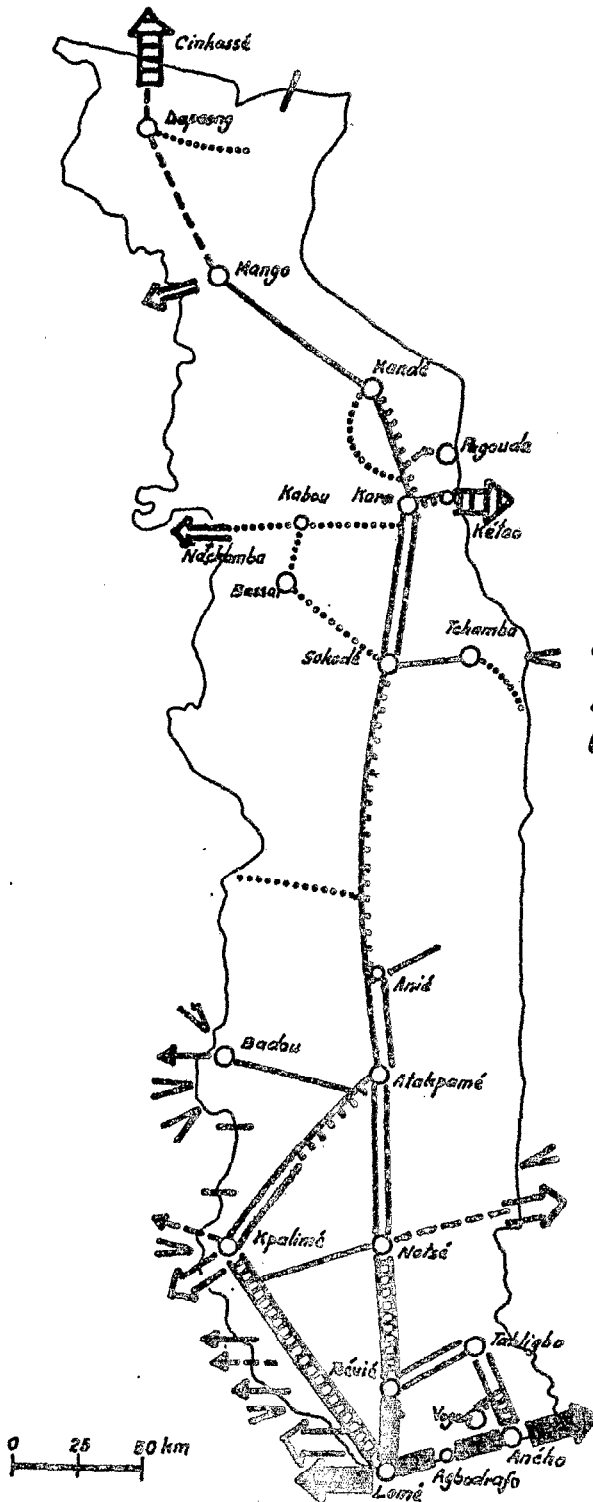


TRAFIC FRONTALIER

Recettes douanières annuelles (moyenne 1979-80-81)



contrebande active



Les échanges s'animent un peu plus (600 véhicules/jour) entre Sokodé et Kara, signe d'une activité régionale autonome par rapport au Sud, mais qui s'atténue à partir de Kandé et n'irrigue que faiblement les transversales vers Bassar, Tchamba, Pagouda : seule la route conduisant à Kétao (quatrième poste frontière par volume des recettes : 21 millions) dépasse les 450 véhicules/jour. De Kandé à Mango, puis de Mango à Dapaong, le trafic s'affaiblit encore (300, puis 200 jusqu'à Cinkassé (soit deux fois plus qu'en 1975-77) : les échanges avec le Burkina Faso sont loin d'être comparables avec ceux du Ghana et surtout du Bénin (et de là, vers le Nigéria).

Fort gradient Nord-Sud, donc, avec une atténuation rapide de la circulation, signe de celle des activités monétarisées. On notera également l'absence de véritables transversales : il y a bien des embranchements notables (Notsé-Agou-Kpalimé, Atakpamé-Badou, Sokodé-Bassar, Kara-Kétao...), mais rien, en dehors de la côte, qui ressemble à un trafic direct Ghana-Bénin. Les projets qui envisagent un grand axe autoroutier inter-africain à quelque distance dans l'hinterland ne sont visiblement pas une priorité.

Mais cette image du trafic n'est pas encore assez parlante : il faut savoir où il va. Les registres de l'Union syndicale des chauffeurs routiers du Togo, qui organise (très efficacement) le trafic dans les gares routières, nous permettent ainsi d'avoir une idée de la destination des taxis (toutes catégories confondues) qui quittent chaque jour Lomé (carte 35) : sur près de 350 (1), plus de 100 vont sur Aného et 70 directement à Cotonou. Kpalimé est la troisième destination (2), avec 45 départs, devant Tsévié et Tabligbo (3) (25 chacune). Atakpamé paraît bien plus lointaine : 15 taxis, autant qu'Accra ou Lagos ; Sokodé et Kara -c'est le même itinéraire- en ont deux fois moins (7 véhicules/jour) et l'Extrême-Nord compte à peine : deux directs par jour pour Dapaong et autant pour Ouagadougou.

La véritable dynamique de l'espace, nous pouvons la demander à l'enquête origine - destination que le bureau d'études Louis Berger

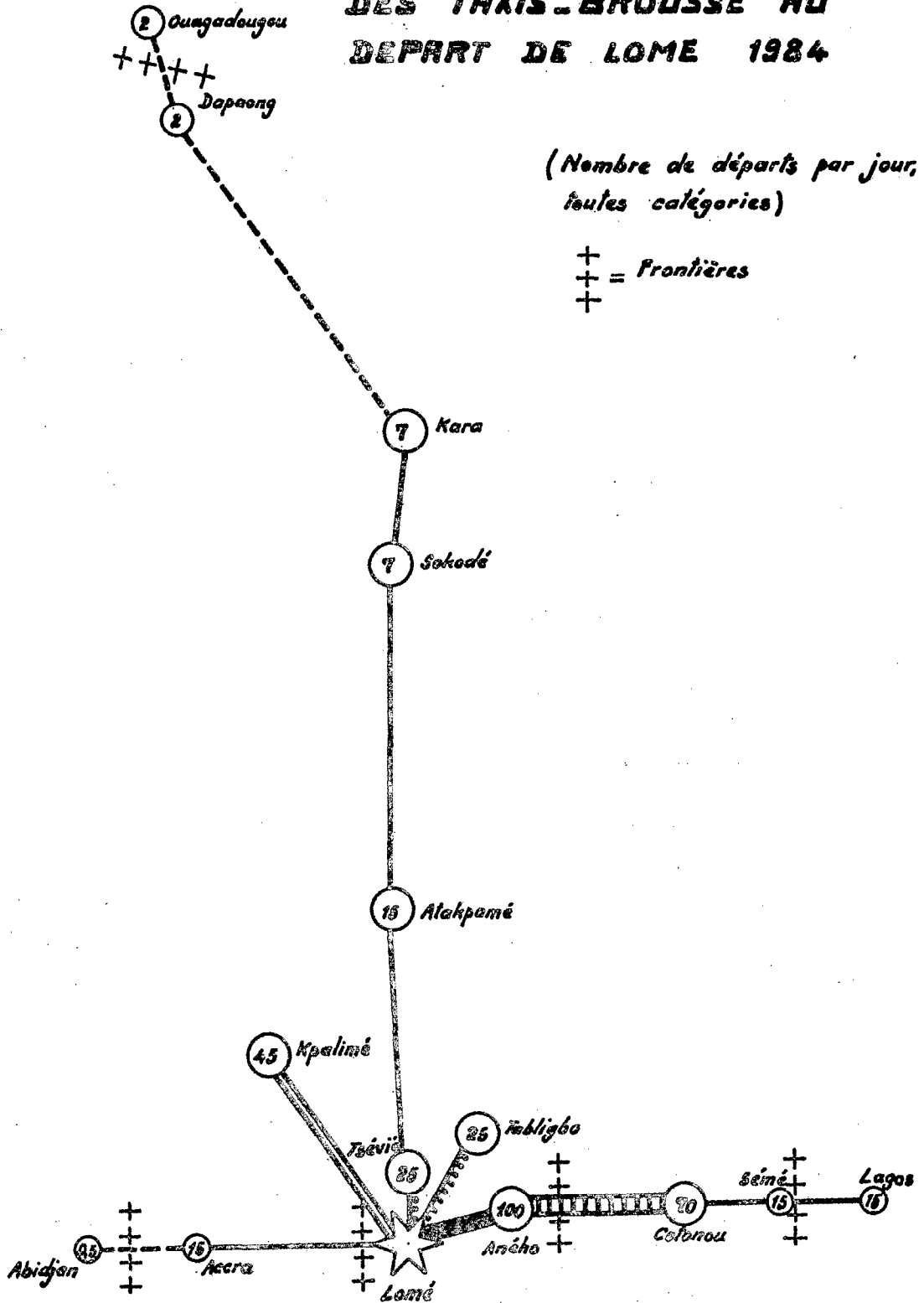
(1) Les registres consultables ne correspondent pas tous aux mêmes périodes, en 1983 et 1984.

(2) Rappelons que les passagers qui veulent s'arrêter en chemin doivent payer la ligne complète.

(3) Par Aného ou par Tsévié, selon l'état de la route.

Carte n: 35

SCHEMA DE CIRCULATION DES TAXIS-BROUSSE AU DEPART DE LOME 1984



International a réalisé en 1982 pour la Direction Générale des Transports (1). Dans cette inépuisable mine de données chiffrées, issues de méthodes complexes et rigoureuses, retenons tout d'abord ce qui concerne le trafic des voyageurs, calculé en "taux moyens journaliers sur une année", qui se déplacent de préfecture à préfecture (2).

Les voitures particulières sont, on s'en douterait, massivement concentrées dans le Sud. En moyenne, elles sont censées transporter, sur l'ensemble du territoire, 2 637 passagers par jour. 2 044 viennent de Lomé ou y vont, soit 78 % ; 771 font le trajet Lomé-Aného ; 400 vont sur Tsévié, 285 vers le Bénin, 117 vers Kpalimé, 116 vers le Nigéria, 107 vers Tabligbo. Ce n'est qu'ici qu'apparaît un autre axe du trafic : Aného-Vogan (83) ; puis Lomé-Atakpamé (63), à égalité avec Atakpamé-Amlamé (61) (3) et Kara-Niamtougou (61) également)... (carte 36). Il s'agit donc pour l'essentiel de liaisons entre Lomé et les grandes villes du pays (ou l'étranger). Rares sont les échanges transversaux, juste apparents autour d'Atakpamé, Sokodé et Kara, absents du grand Nord.

Mais les voitures particulières ne représentent qu'un trafic bien typé socialement : en gros, les couches dirigeantes, et ces déplacements sont révélateurs de ceux des "décideurs", concentrés dans la capitale. Le trafic des transports en commun (4) est, lui, plus significatif des véritables mouvements de la population.

Ils déplacent, en moyenne, 21 238 personnes par jour (huit fois plus que les véhicules privés), Lomé n'est plus l'aboutissement ou l'origine que de 11 408, 54 % d'entre elles (5). Les liaisons avec la capitale restent les plus importantes pour Aného (3 155 déplacements de voyageurs) et Tsévié (2 369), mais l'axe Aného et préfecture des Lacs/Vogan et préfecture de Vo apparaît au troisième rang (1 596), et

(1) Ministère du Commerce et des Transports, Lomé, 1983, 3 vol. multig..

(2) C'est-à-dire pas nécessairement de ville à ville (sauf pour Lomé) ; la distinction est impossible, ce qui a, dans la pratique, peu d'importance.

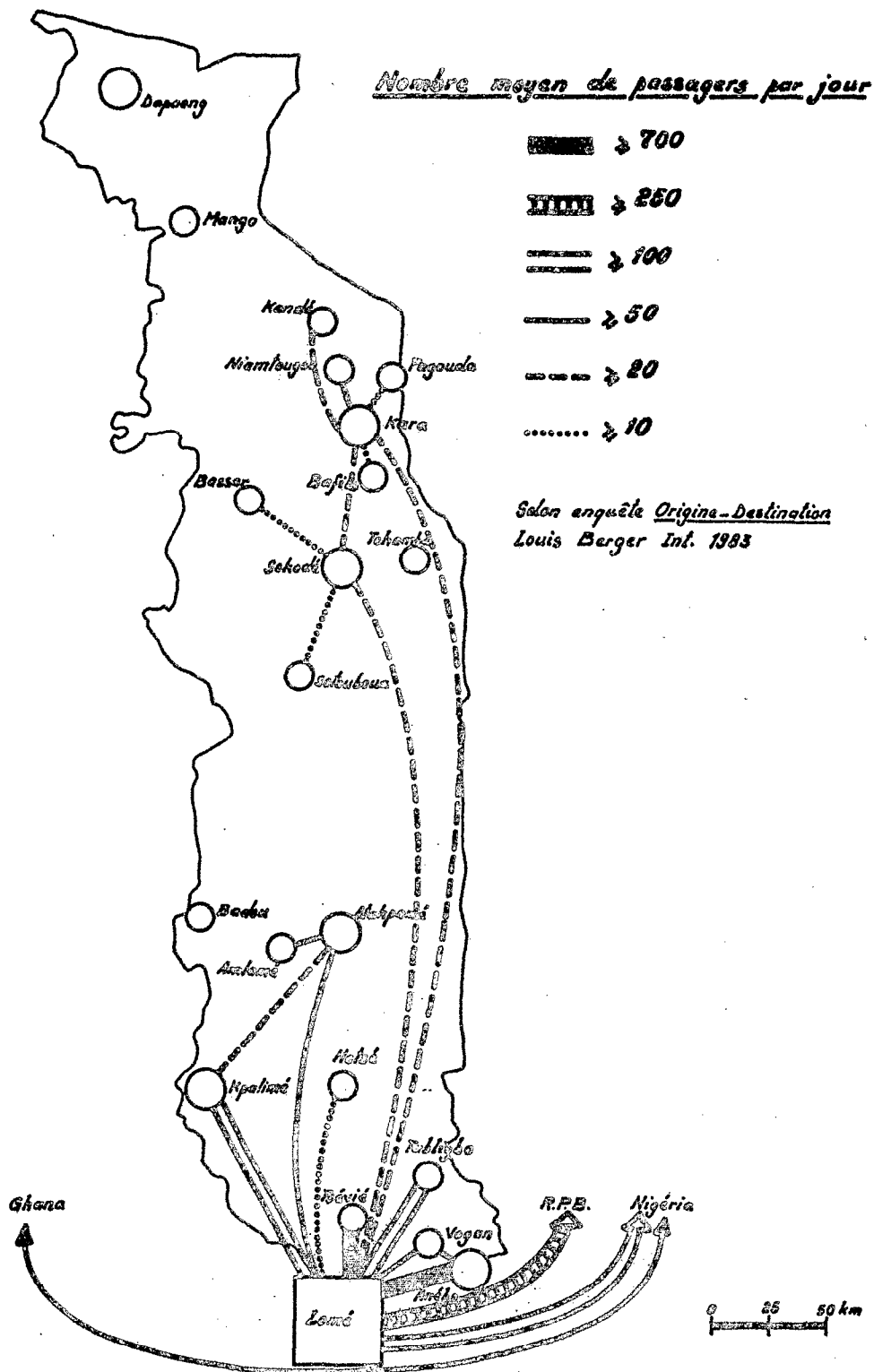
(3) Mesuré à Hihéatro, à la sortie même d'Atakpamé, ce poste est considéré comme surévalué. Par Amlamé, bien peu attractive en soi, il faut donc entendre la préfecture de l'Amou toute entière.

(4) Tous modèles confondus, mais il y a des différences nettes entre taxis à neuf places (plus rapide, plus confortables, plus chers), "minibus" (pour de plus longues distances), bâchées (surtout pour le trafic local)...

(5) L'enquête évalue les échanges par la route avec Kpalimé à quatre fois ceux du rail et à cinq fois ceux avec Aného.

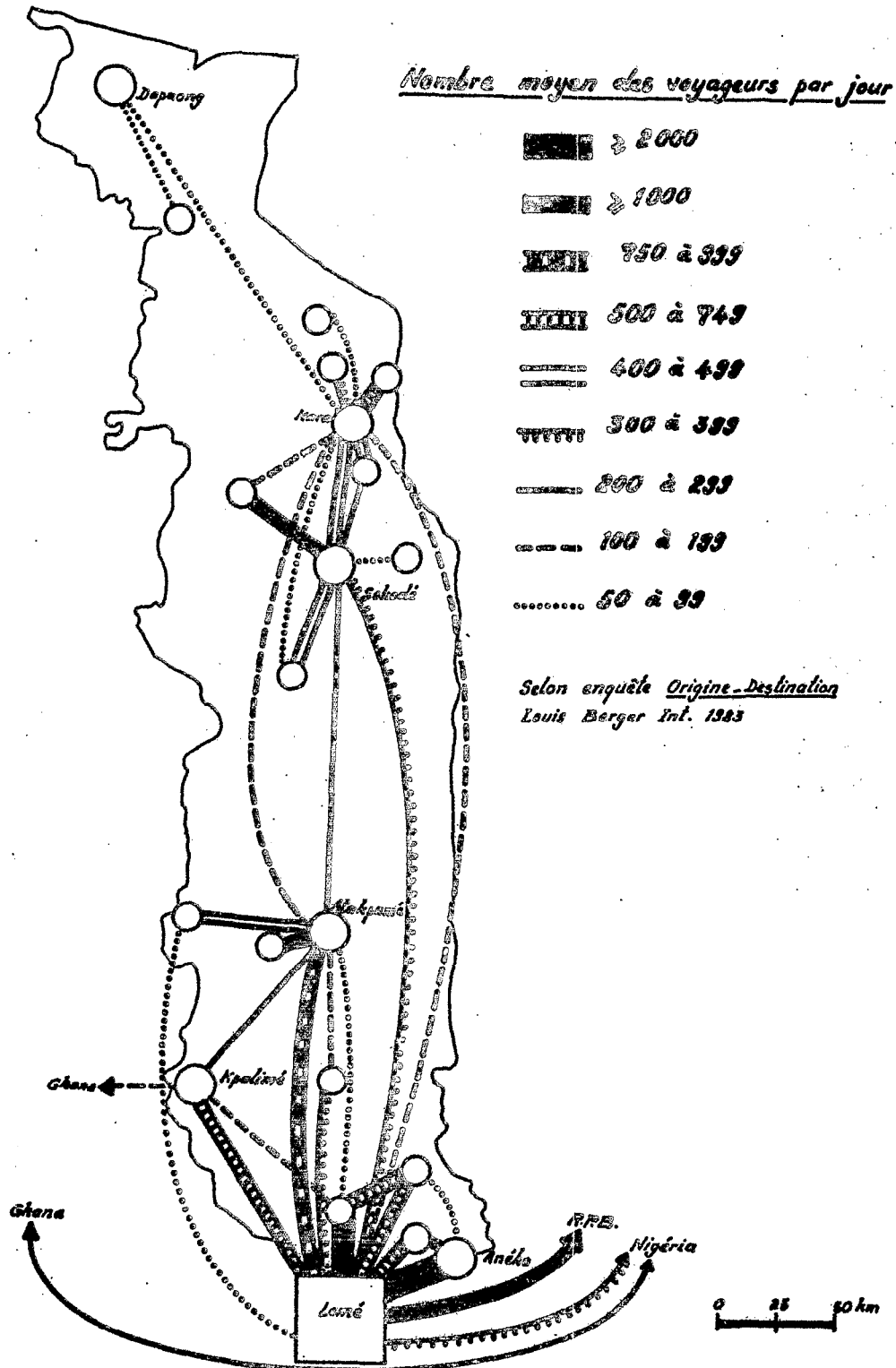
Carte n: 36

TRAFFIC DES VOITURES PARTICULIÈRES



Carte n° 37

PRINCIPALES LIAISONS DES TRANSPORTS EN COMMUN



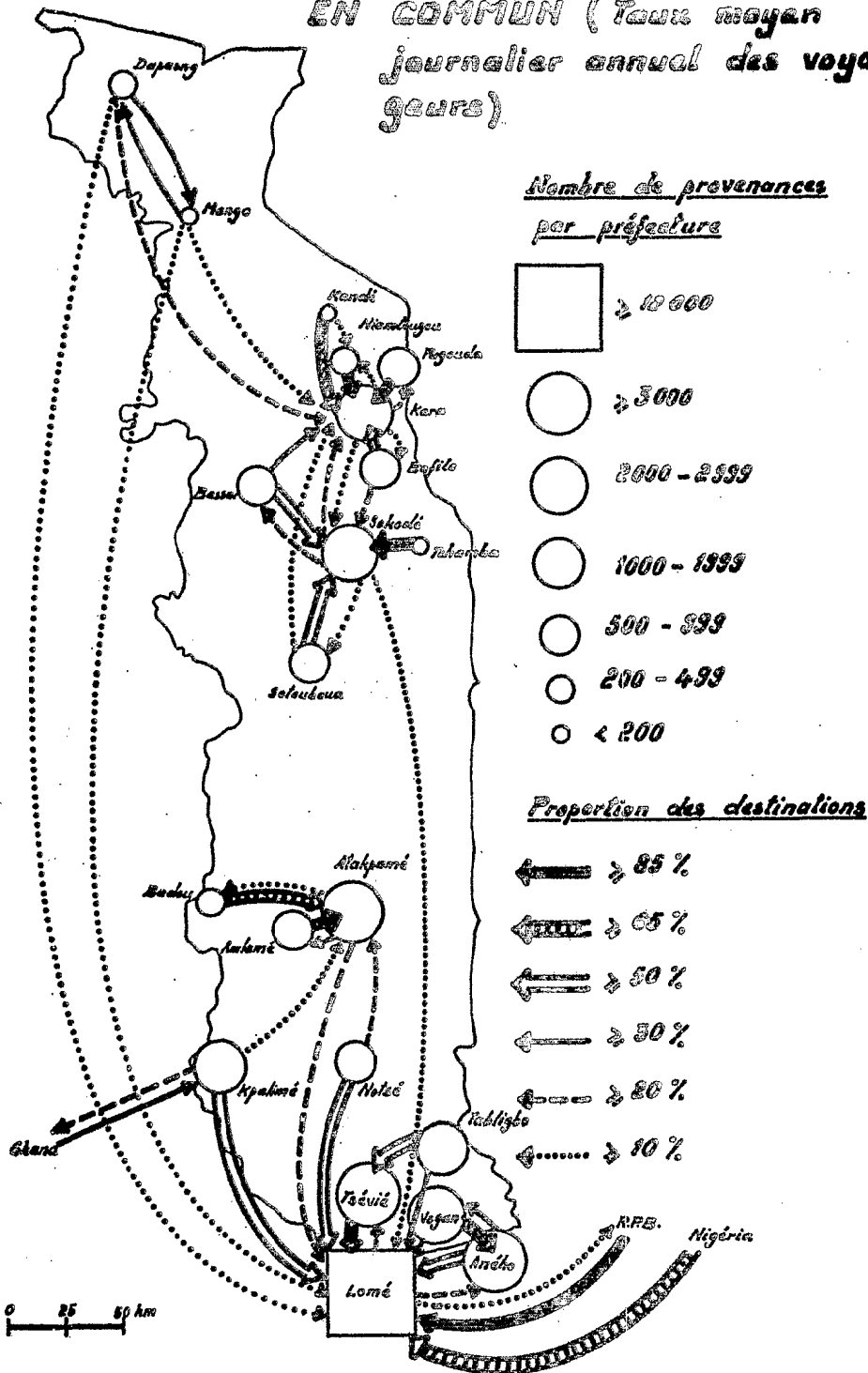
Atakpamé/préfecture de l'Amou (1 029) au cinquième. (Carte 37). Cette fois, toutes les villes sont reliées, fut-ce par 50 voyageurs (0,2 % du total). La prépondérance de Lomé s'impose toujours très fortement sur le Sud, mais d'autres liaisons apparaissent : Tsévié-Tabligbo (bien plus fort que Tabligbo-Aného), Atakpamé-Badou et Atakpamé-Kpalimé, Sokodé-Bassar, -Sotouboua et-Kara, Kara-préfecture de la Binah, avec Pagouda et Kétao, -Bafilo et-Niamtougou... . Dans les Savanes, Dapaong est reliée (bien faiblement : 93 voyageurs) à Mango et (encore moins : 60) à Kara. Il n'y a plus, cette fois, aucune ville hors du circuit, et celles que nous avons qualifiées, par l'analyse de leurs fonctions, de "centres vraiment urbains" se révèlent bien les noeuds de l'espace togolais : aucun centre de rang inférieur n'a de relation directe avec un autre de même rang ; tout passe par les véritables villes du pays.

Poussons encore plus loin l'analyse, à partir des matrices générales "origine-destination". Lomé est le lieu de provenance de près de 12 000 voyageurs par jour (29 % du total), Aného et la préfecture des Lacs de 4 600, devant Atakpamé et l'Ogou (3 800), Sokodé et le Tchaoudjo (2 800), Kara et la Kozah (2 800 également). Calculons, pour chacune de ces origines, la proportion des diverses destinations. Sur les 930 personnes qui quittent Amlamé et l'Amou, 94 % vont ainsi à Atakpamé, qui est donc une destination vraiment exclusive. De même 93 % des 60 à quitter Tchamba vont-ils à Sokodé ; 85 % des 800 de la Binah et des 400 de Niamtougou convergent vers Kara ; 75 % des 3 000 qui partent de Tsévié et du Zio vont à Lomé...

Se dévoilent donc ainsi (carte 38) des liaisons préférentielles, très significatives des structurations régionales. Lomé domine donc le Sud, mais le Yoto et Tabligbo sont d'abord attirés par Tsévié, et pas du tout par Aného, qui draine par contre en priorité les gens de Vo. Atakpamé commande vigoureusement le pays akposso, mais n'attire que faiblement le reste de sa Région, Notsé et Atakpamé. Sokodé contrôle de même les centres qui l'entourent, y compris Bassar (qui n'est plus officiellement dans sa Région). Bafilo, bien que kotokoli elle aussi, est plutôt attirée par Kara, tout comme les autres centres de sa Région. Cette attraction de Kara s'exerce aussi, même si c'est faiblement, sur Sotouboua (peuplée de Kabyè), sur Sokodé même

Carte n° 38

PRINCIPALES DESTINATIONS DU TRAFIC DES TRANSPORTS EN COMMUN (Taux moyen journalier annuel des voya- geurs).



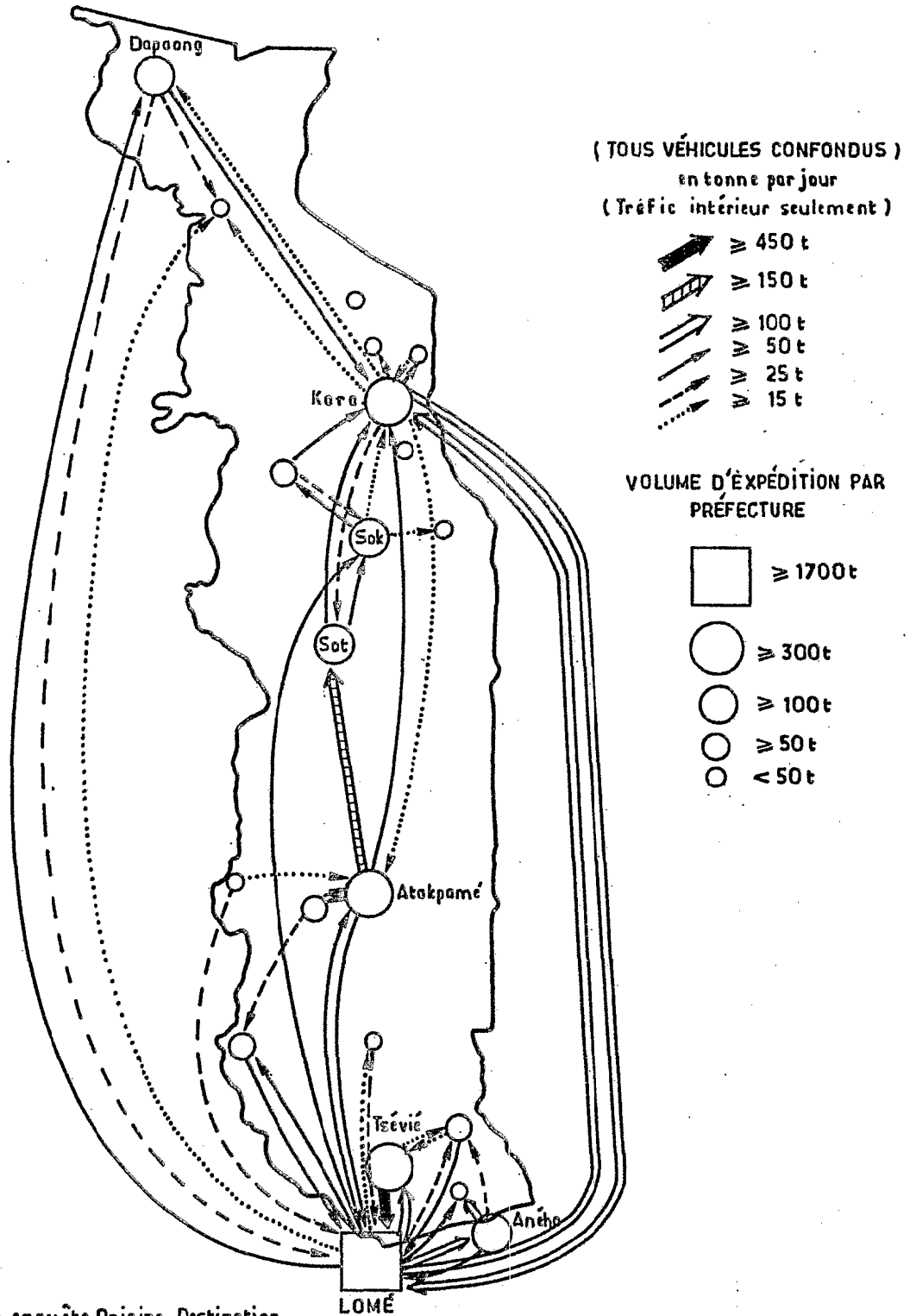
(qui lui adresse 22 % de ses partants, alors qu'elle ne reçoit que 15 % des siens) et sur les villes des Savanes (10 % de ceux qui quittent Mango et 24 % de ceux de Dapaong, pourtant plus éloignée), mais l'Extrême-Nord fait incontestablement "bande à part" : Dapaong et Mango échangent mutuellement 44 % et 37 % de leurs voyageurs respectifs. L'attraction de Lomé, faible à Sokodé (11 %) et négligeable à Kara (4 %), réapparaît ici : 14 % à Mango, 12 % à Dapaong. Mais l'influence de la capitale, écrasante dans le Sud, laisse donc, au Centre et au Nord, une certaine place à des réseaux régionaux, ce qu'esquissait déjà la répartition ethnique des populations urbaines.

Le trafic des marchandises est très complexe, puisque s'entre-croisent le drainage des produits vivriers vers la villes (à dominante du nord vers le sud) et distribution des marchandises importées (plutôt du sud vers le nord). L'absence sur la carte (39) du trafic ferroviaire atténue l'effet de colonne vertébrale de l'axe Lomé-Atakpamé-Blitta ; c'est cette absence qui explique l'importance relative des échanges entre Lomé et Kara, qui empruntent visiblement la route de bout en bout.

On notera donc d'une part l'importance de liaisons à longue distance (Lomé-Sokodé, Lomé-Dapaong, Dapaong-Kara) et d'autre part, encore une fois, les réseaux régionaux autour de Kara, de Sokodé, d'Atakpamé... . Les échanges dans le Sud-Est sont très complexes, entre Lacs, Vo, Yoto et Zio..., ainsi que dans la région des plantations entre Kpalimé, Atakpamé et Badou, tandis que la préfecture de Bassar n'a pas les mêmes trafics avec Kara qu'avec Sokodé.

On ne peut ici, malheureusement, entrer dans les détails, qui seraient d'une grande richesse d'information. Signalons simplement l'importance des trafics vivriers autour des grandes villes, principaux marchés de consommation. Par produits, on pourrait indiquer l'importance des échanges Sotouboua-Sokodé et Tsévié-Lomé pour le maïs, Tabligbo-Tsévié et Vogon-Aného pour le manioc, Badou-Lomé, Bassar-Lomé et Bassar-Sokodé pour l'igname, Sotouboua-Kara et Bassar-Kara pour le mil... . C'est toute la vie économique du pays qui apparaîtrait sur ces radioscopies successives.

Carte 39 TRAFIC ROUTIER DES MARCHANDISES



Selon enquête Origine-Destination
Louis Berger Int.-1983

5.3. Les échanges d'information : le cas des P. et T.

Un espace n'est pas structuré que d'échanges matériels, même si les autres (informations, capitaux, décisions...) sont infiniment plus difficiles à saisir : comment mesurer l'impact d'une émission de radio, d'un programme scolaire, d'un retour des citadins au village d'origine pour une fête religieuse ? Ce sont pourtant bien là des aspects importants des relations entre ville et espace.

a) Pour rester dans le domaine quantifiable, les divers trafics des Postes sont un bon révélateur, car la plupart des informations finissent tôt ou tard par y transiter sous une forme écrite (lettre personnelle, commande, facture, accusé de réception...). Quelles que puissent être les insuffisances (dues surtout à sa lenteur) du service postal, il peut tout de même nous donner quelques indications précieuses. Nous disposons de deux informations : le nombre de boîtes postales et le volume global des recettes (toutes catégories confondues) pour l'année 1983.

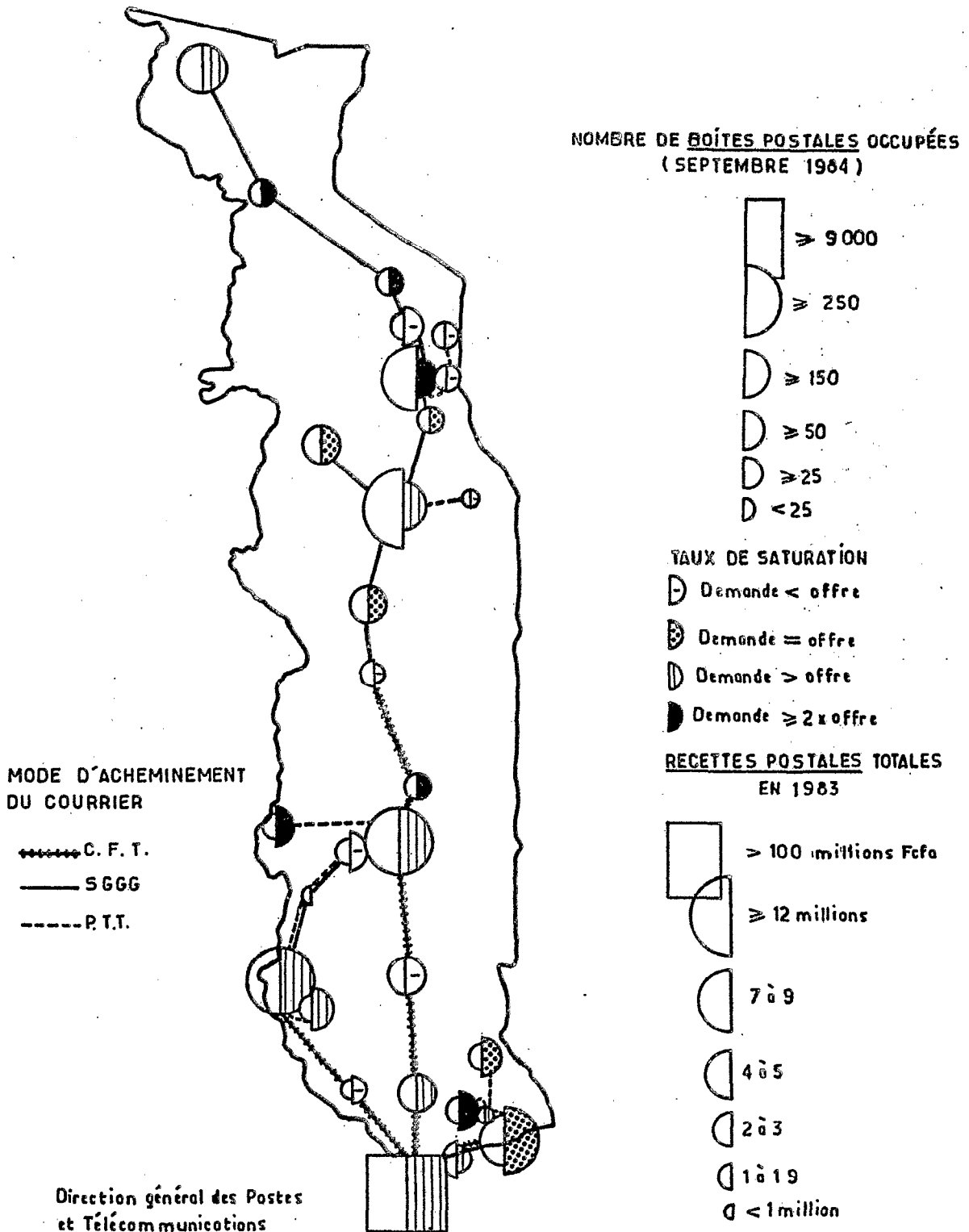
Sur les 11 454 boîtes en service en septembre 1984, 8 956, soit 78 %, sont à Lomé (1), 400 à Kpalimé (3,5 %), 352 à Atakpamé (3,1 %), 269 à Aného (2,4 %).... Il y a là en fait, un héritage de la période coloniale (beaucoup de bureaux de postes ont été (re-)construits lors des plans FIDES), où le Nord était beaucoup moins actif qu'aujourd'hui : Sokodé n'a que 193 B.P., et Kara 110. Car c'est là une infrastructure qui souffre de beaucoup de rigidité (la Direction des Postes se plaint amèrement du manque d'investissements) et il existe dans certaines villes une très forte demande non satisfaite : 2 300 demandes en instance à Lomé, 500 à Kara (pour, rappelons-le, 110 boîtes), une centaine à Atakpamé, Kpalimé, Badou, Sokodé, Mango... (2). La saturation peut être moindre, ou nulle : il y a des villes qui sont loin d'utiliser toutes leurs boîtes (Notsé, Amlamé, Tchamba (11 utilisées sur 91 offertes), Niamtougou, Kétau (36 sur 85), Pagouda (41 sur 99).... On a là un assez bon indicateur de dynamisme différentiel. (Carte 40).

(1) 5 000 à la Poste Centrale, 2 600 à Nyékonakpoè, 858 à Tokoin, etc...

(2) Chiffre qui n'exprime qu'approximativement le degré de non-satisfaction, car beaucoup de clients potentiels, sans espoir d'être un jour exaucés, s'abstiennent de formuler une demande et se contentent d'un système de sous-location des B.P. (d'où un net manque à gagner pour l'administration postale).

Carte 40

POSTES 1983-1984

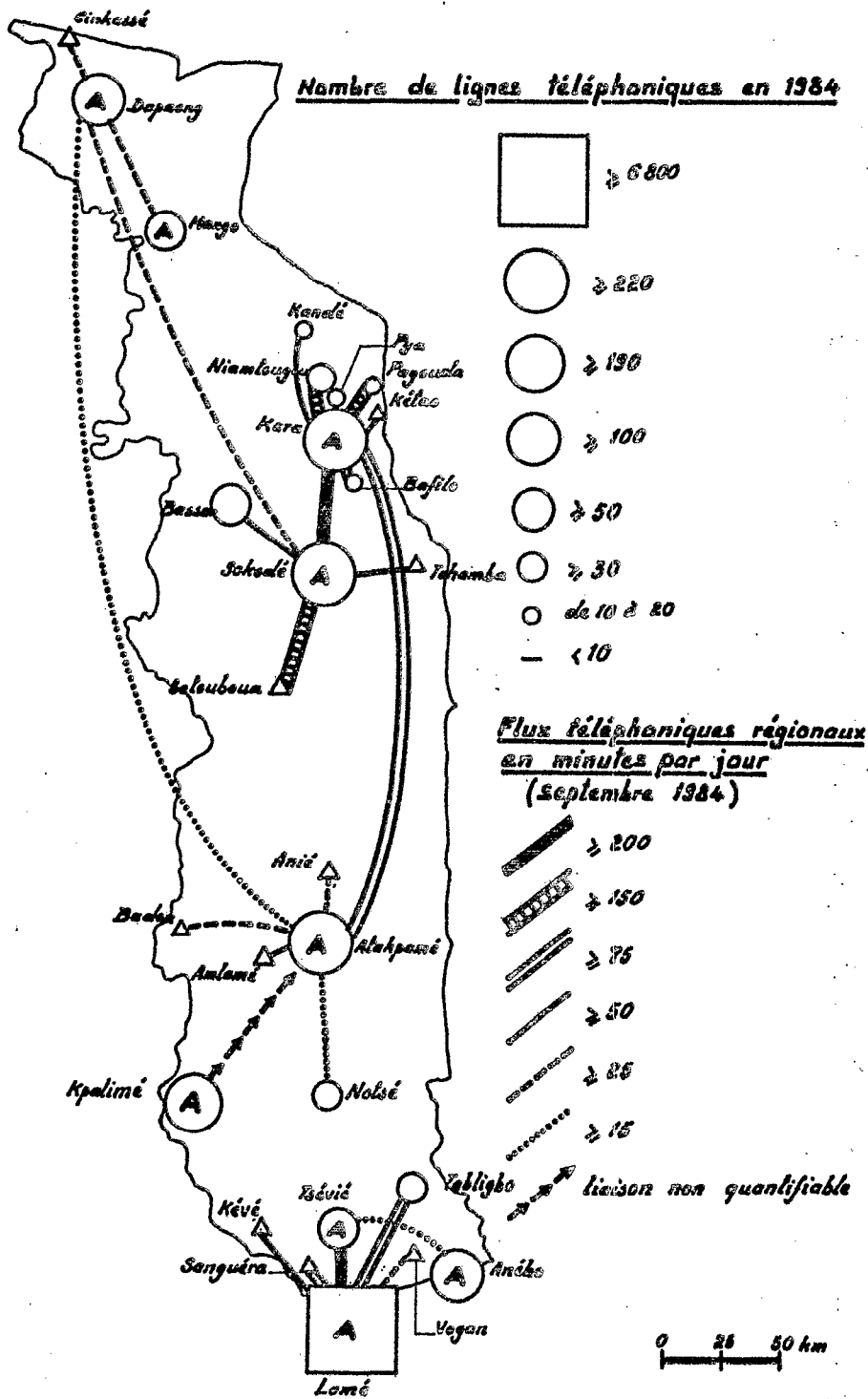


Les recettes postales des bureaux de l'intérieur représentent 76 millions de F.CFA en 1983, sur un total national de 2 015 millions (1), soit 3,8 % (ce qui est bien peu : le seul bureau philatélique de Lomé en fait 51 : quatre fois Sokodé...). Il s'agit cette fois, d'un indicateur très souple, directement proportionnel à la demande (même si celle-ci, encore une fois, est très amoindrie par les dysfonctionnements du courrier). Sokodé vient en tête avec 12,5 millions (16%) du total, devant Kara (9,4) et Atakpamé (8,0), Kpalimé (7,2), Dapaong (5,1) et Aného (4,2) puis Agbodrafo et Tsévié (2,6), Bassar (2,4), Notsé (2,1)... . Ce sont bien toujours les mêmes configurations spatiales qui se dessinent, avec la même armature de points forts, assez nombreux au sud, réduits aux chefs-lieux des Régions administratives au Nord.

b) Le téléphone, enfin, sera notre dernier indicateur, parce que, grâce à l'obligeance de la Direction des Postes et Télécommunications, il est possible d'en analyser les flux entre les villes.

Un effort d'équipement considérable a été fait depuis une quinzaine d'années : en 1970, le Togo comptait moins de 1 500 lignes (dont 1 000 à Lomé, 70 à Atakpamé, 60 à Kpalimé et Sokodé, 50 à Aného, 30 à Tsévié, 25 à Kara...). En 1972, on était autour de 3 200 (dont 2 500 à Lomé, une centaine à Atakpamé, Kpalimé et Sokodé, 40 à 50 à Aného, Kara et Tsévié) ; en 1976-77, 4 600 lignes, dont 4 100 à Lomé, (89 %, déjà en automatique), 180 à Sokodé, 120 à Atakpamé, 100 à Kpalimé, 80 à Aného, 70 à Kara... . En 1984, le Togo compte 8 400 lignes, dont 96 % dans les neuf villes équipées d'un central automatique : 6 860 à Lomé (82 % du total), 220 à 225 à Sokodé, Atakpamé et Kara (la croissance la plus rapide), 200 à Kpalimé, 120 à Aného et Dapaong, 80 à Tsévié et 59 à Mango : le nombre de lignes a donc été multiplié de 1972 à 1984 par 2 ou 2,5 partout, par 5 à Kara et Dapaong. Bassar, Tabligbo, Notsé et Niamtougou ont encore de 30 à 50 lignes manuelles, d'un usage peu satisfaisant. Les autres, 1,5 % du total, sont éparpillées, mais loin encore de couvrir tout le territoire : quand le sous-préfet de Tohoun veut joindre son supérieur direct, le préfet de Notsé, il doit demander à passer par la radio de la police, via Lomé... (carte 41).

(1) Dont 1 812 millions pour la seule Recette principale de Lomé. Ces chiffres sont en baisse de 10 % par rapport à ceux de 1982.



La Direction des Télécommunications a essayé de calculer pour nous quels sont les flux moyens (en minutes par jour) au mois de septembre 1984. Les liaisons avec Lomé, de loin les plus importantes certainement, ne pouvaient pas, techniquement, être comptabilisées. Les liaisons régionales n'en apparaissent que plus clairement et révèlent à nouveau les structures spatiales qu'esquissaient déjà les migrations et les flux de voyageurs : chaque chef-lieu de Région domine nettement celle-ci, dont les petites villes n'ont pratiquement pas de liaison entre elles. Par contre, les capitales régionales ne s'ignorent pas totalement les unes les autres : Lomé n'écrase donc pas tout ; elle laisse quelque place pour d'autres relations ville-espace, si ténues soient-elles.

VI. CONCLUSION

LE RESEAU URBAIN TOGOLAIS ET SON DEVENIR

A l'issue de ces diverses approches des relations entre les villes et l'espace au Togo, l'armature urbaine de ce pays se dévoile singulièrement plus complexe que ce que l'on pouvait en deviner à l'origine.

Certes, la cause de la macrocéphalie est entendue : le poids de Lomé est écrasant, sans rival, sans véritable commune mesure avec celui des autres villes. La capitale accapare, en effet, avec un septième de la population togolaise, la moitié des citadins, 21 % des élèves de l'enseignement primaire et secondaire, 27 % des lits d'hôpitaux, 40 % de la consommation de ciment, 55 % des médecins et 74 % des pharmaciens, 59 % de la consommation d'eau potable et 69 % des abonnés (1), 77 % des employeurs (2), 88 % de l'électricité consommée en 1982-83, soit 83 % de la basse tension et 91 % du courant industriel (3), et puis la seule université, l'essentiel de la vie intellectuelle, culturelle, politique, diplomatique, presque tous les sièges sociaux, la totalité du trafic portuaire et aérien ; bref pratiquement tout ce qui compte comme pouvoir de décision dans le monde moderne.

Mais la capitale n'est pas la seule ville du Togo : on ne peut pas dire vraiment, en pastichant un titre célèbre (4), "Lomé et le

(1) 9 283 sur 13 387 abonnés de la RNET en juillet 1984, devant Kara : 716 (5,4 %), Sokodé : 629, Atakpamé : 379, Kpalimé : 311, Aného : 280, Dapaong : 252...

(2) Fichiers de la Sécurité Sociale analysés par Alfred Schwartz : 882 employeurs déclarés à Lomé sur un total de 1 146 (Atakpamé : 42, Sokodé : 30, Atakpamé : 28, Kara : 20, Dapaong : 17, Aného : 14...).

(3) 175 millions de kWh. sur un total de 200, devant Kara : 7,3 millions (3,6 %, dont deux tiers d'usage industriel et d'éclairage public), Sokodé : 2,8 (1,3 %), Tabligbo : 2,7 dont 2,3 d'industriel), Aného : 2,5, Atakpamé : 2,3, Kpalimé : 2,2, Dapaong : 1,4, Tsévié : 1,3, Bassar : 0,7... (Document CEET).

(4) Jean-François Gravier : "Paris et le désert français", 1947.

désert togolais". Cela a été longuement démontré ici : le système urbain ne coïncide pas avec la liste des chefs-lieux de préfecture : nombre de ceux-ci n'ont guère de caractères citadins, alors que l'on en retrouve dans de petits bourgs dédaignés de l'Administration.

Mais six villes seulement, nos "Centres vraiment urbains", apparaissent clairement comme les pivots de l'espace intérieur, qui est donc structuré selon un double gradient : vraies villes/centres peu urbanisés et Nord/Sud.

Ces six vraies villes ne sont cependant pas toutes sur le même plan : trois dominent vraiment leurs régions, en tant que noeud de communication, centre commercial majeur et pôle administratif, deux à croissance plutôt endogène, la dernière impulsée, jusqu'ici, surtout par l'Etat. Atakpamé est la capitale de la riche Région des Plateaux, orientée sur le café et le cacao à l'ouest, le coton et le vivrier à l'est ; Sokodé, seconde ville du pays par le poids de sa population, plaque tournante du Centre et du Nord, possède un capital commercial qui en fait l'un des principaux centres de drainage des produits locaux et de redistribution des biens manufacturés ; Kara, ville propulsée en avant pour des raisons fondamentalement politiques, est devenue en une quinzaine d'années le second centre de gestion et de production modernes du pays avec une croissance et des équipements qui lui permettent de s'affirmer de plus en plus comme chef-lieu de tout le Nord.

Les trois autres villes restent un peu en retrait : Dapaong souffre de son isolement, à 650 km de la côte, dans la région la plus faiblement modernisée, au sein de laquelle elle est relativement étrangère et qui n'est guère à même de répondre à ses initiatives ; Kpalimé, excentrée, a trop lié sa fortune au café-cacao et au trafic avec le Ghana pour ne pas souffrir de leurs aléas ; Aného est un peu un "fossile vivant" : trop proche de Lomé pour maintenir son ancien rôle commercial, elle bénéficie des retours de ses fils partis faire leur carrière dans la capitale, mais qui restent moralement attachés au premier centre urbain moderne du pays.

Les "Centres faiblement urbains", Tsévié, Notsé, Badou, Mango, etc., n'ont qu'un beaucoup plus faible rôle dans l'espace, au mieux comme relais des plus grandes villes. C'est ce qu'essaie de syn-

thétiser la carte 42, qui esquisse les polarisations régionales. Les limites en reposent sur les informations utilisées ci-dessus et aussi sur la connaissance empirique du pays, nécessairement un peu subjective mais indispensable en l'absence d'autres données chiffrées.

On peut donc considérer, jusqu'à preuve du contraire, que la zone méridionale est trop dominée par Lomé pour qu'y apparaissent de véritables réseaux urbains locaux. L'influence d'Aného n'est cependant pas négligeable sur ses proches environs, disons : de Kpémé et Vogan à Aklakou et Agbanakin, mais guère plus. Tsévié a quelques relations privilégiées avec Tabligbo, mais on peut difficilement en dire autant de Notsé avec Tohoun. Kpalimé draine surtout la préfecture du Kloto, avec le plateau de Danyi et les environs du Mont Agou. Entre Adéta et Kpélé-Elé, son influence s'entrecroise avec celle d'Atakpamé ; celle-ci est sans rivale sur Badou à l'ouest, le pays fon-ana à l'est, la région du double axe ferroviaire et routier au nord, Anié faisant le relais pour l'Est-Mono. Entre Blitta et Sotouboua, on passe dans la zone d'influence de Sokodé, exclusive sur Tchamba, concurrencée sur Bassar (et surtout sur Kabou) par celle de Kara, qui domine très vigoureusement ses propres environs. Mais ce sont là des influences au moins autant complémentaires (l'une plus commerciale, l'autre plus administrative) que concurrentes. Enfin, au-delà de la zone sans vie humaine des réserves de la Kéran et de l'Oti, Dapaong s'élève rapidement dans la hiérarchie urbaine, ayant maintenant tout à fait surclassé la vieille Mango, mais dépendante, selon les domaines, tantôt de Kara et tantôt de Sokodé, toujours, bien sûr, sous la haute supervision de Lomé.

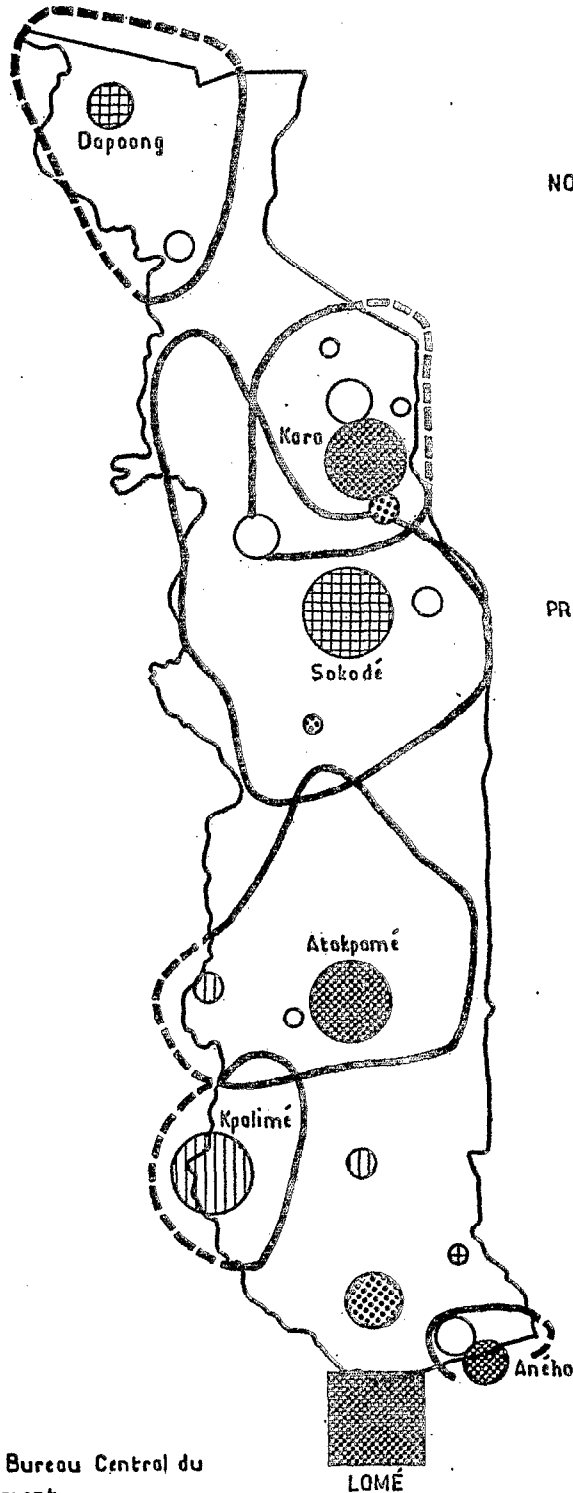
Ces catégories, élaborées à partir des données du recensement de 1970, sont-elles encore valables ? Nous devons à la très amicale et diligente compréhension de la Direction de la Statistique de pouvoir offrir ici ce que les journalistes appellent un "scoop" : les premiers résultats détaillés du recensement de 1981, encore incomplets, tout chauds sortis de l'ordinateur...

Ces tout premiers tableaux donnent la population active des villes et, au sein de celles-ci, la proportion d'actifs "agriculteurs, éleveurs, forestiers et chasseurs" (1). Ceux-ci ne forment que 5,1 %

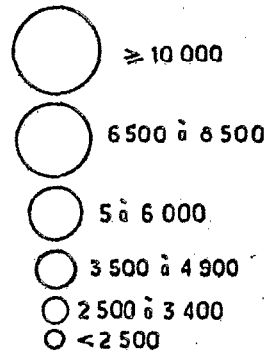
(1) Il ne s'agit donc plus, ici, des seuls chefs de ménage, et l'on se gardera de comparer ce qui n'est pas directement comparable.

Carte 42

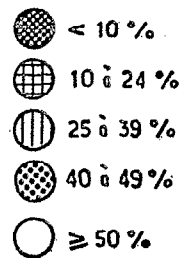
TOGO 1984
POLARISATIONS RÉGIONALES
 PAR LES VILLES MOYENNES



NOMBRE D'ACTIFS EN 1961



PROPORTION D'ACTIFS RURAUX



Selon le Bureau Central du Recensement

LOMÉ

des actifs à Kara, 8,0 % à Atakpamé (1) et 8,4 % à Aného, 17,0 % à Dapaong et 17,8 % à Sokodé (ces deux villes donc encore quelque peu engoncées dans le monde rural), encore plus à Tabligbo (24,4 %) et à Kpalimé (26,2 %), qui reste une ville de planteurs. Deux autres villes seulement ont aussi peu de ruraux : Notsé, 32,9 %, et Badou, 33,9 %, quatre autres frisant la moitié : Bafilo (2), Tsévié -la "ville de paysans" de Pierre Volpoët-, Sotouboua et Pagouda comptent de 44 à 47 % de ruraux. Ceux-ci sont majoritaires dans les huit dernières villes, de 50 à 55 % à Mango, Amlamé (3), Niamtougou, Bassar et Vogan, 61,0 % à Kandé, 65,2 % à Tchamba. Le Nord reste bien, par rapport au Sud, nettement sous-urbanisé, et les vraies villes toujours bien distinctes des autres.

On le voit, les grandes tendances de 1970 étaient trop enracinées pour être rapidement modifiables : l'évolution en une douzaine d'années a moins modifié les données qu'accentué les contrastes.

*

* *

Au terme de cette étude, se pose le problème du devenir des villes togolaises et de leur population. Nous disions, au départ, que ce qui caractérise les plus gros centres de peuplement rural, ce n'est pas leur absence de besoins (4), c'est la faible croissance de ceux-ci ; car leur population est appelée à plafonner, si ce n'est, en particulier pour leurs forces vives, à régresser. Tandis que les villes, du moins les véritables villes, vont, inévitablement, connaître des croissances beaucoup plus rapides, qui modifieront de fond en comble l'assiette du peuplement du Togo d'ici à la fin de ce siècle.

Puisque nous avons abouti à une typologie des villes se fondant sur leur dynamisme passé et leurs fonctions actuelles, gages de leur croissance future, il est maintenant possible de proposer des scénarios d'évolution de la population urbaine, en distinguant pour chacune des hypothèses moyenne (en gros, la poursuite de la tendance actuelle), basse et haute, en présentant simultanément à gauche du tableau ci-joint, les taux de croissance des périodes 1959-70 et

(1) Sans Agbonou

(2) Avec Tchon-Oro, qui ne l'a donc pas "ruralisée".

(3) Que le couplement avec Agadji ne modifierait donc guère.

(4) Encore que leur faible solvabilité complique beaucoup le problème de la satisfaction de ces besoins.

1970-81, à droite le "réservoir humain", c'est-à-dire l'espace dont la ville draine l'exode rural, et qui forme évidemment une limite naturelle aux capacités de croissance.

A Lomé, le simple maintien des taux actuels conduit l'agglomération à 1 300 000 habitants (avec extension massive vers Sanguéra et Noépé, mais sans doute aussi déversement vers la vallée du Zio). Un fléchissement qui limiterait la croissance au million de citadins, serait une grande victoire de l'Aménagement du territoire. Son échec amènerait à 2 350 000 (à 10 % de croissance annuelle) ou à 2 500 000 Loméens en l'an 2000 (à 11 %), soit la moitié des Togolais (1).

Tsévié et Aného seraient alors probablement phagocytées dans cette agglomération monstrueuse, aux conditions de vie que l'on n'ose imaginer. De tels chiffres peuvent paraître effrayants, politiquement inacceptables ; ils n'en sont pas pour autant irréalistes : des rythmes de 10 à 11 % sont ceux de plusieurs capitales africaines (Abidjan, Lagos, Yaoundé, Dar-es-Salaam...). Il suffirait, pour les atteindre, d'une part d'une crise grave du monde rural togolais (ou des pays voisins) -crise économique ou, par exemple, climatique-, d'autre part de l'absence de toute politique spatiale d'optimisation des ressources et des aménagements régionaux, seule capable de stabiliser la force de travail dans les campagnes.

Les écarts prévisibles pour les autres villes sont évidemment de bien moindre envergure : Sokodé aura entre 85 000 et 150 000 habitants, Kara de 70 000 à 175 000 (2) - chiffres qui sont exclusifs les uns des autres : si la croissance de l'une est maximale, celle de l'autre sera atténuée, et vice versa. Atakpamé devrait passer facilement à 75 ou 100 000 âmes (quitte à déplacer son centre de gravité vers la plaine d'Agbonou), Tsévié à 40 ou 50 000, si le trop-plein de Lomé ne vient pas s'y déverser en torrent, et de même Dapaong, si les masses paysannes qui l'entourent ne se mettent pas à désertter en foule les campagnes.

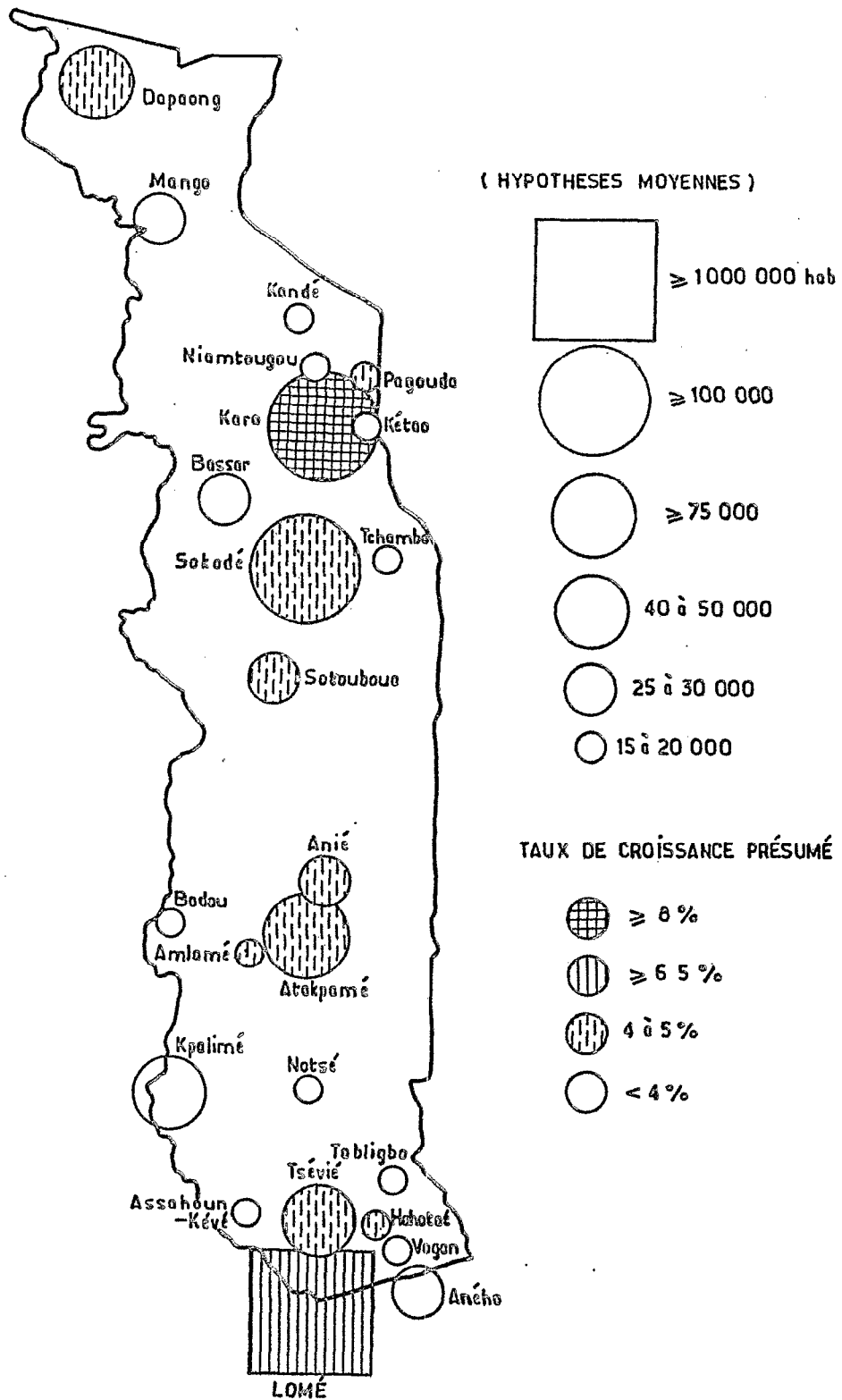
(1) Rappelons que l'attraction de Lomé sur les populations du Centre et du Nord est encore assez faible. Cela peut ne pas durer.

(2) L'hypothèse du maintien du taux actuel de 10 % paraît peu plausible : on lui a préféré un rythme, encore très fort, de 8 %. Mais le pire est possible, sachant l'ampleur du "bassin-versant humain" potentiel, si la ville se mettait à drainer effectivement tout le Nord.

HYPOTHESES DEMOGRAPHIQUES POUR L'AN 2000

Population 1981 croissance 1959-70 puis 1970-81	Hypothèse			Réservoir humain en 2000 (+ 3 %/an)
	basee	moyenne	haute	
<u>Grand Lomé</u> 390 000 hab. 7,5 % puis 6,5 %	5 % 1 000 000	6,5 % 1 300 000	10 % 2 350 000	4 500 000 à 5 000 000 (tout le Togo)
<u>Sokodé</u> 48 000 hab. 6,5 % puis 4,4 %	3 % 85 000	4,5 % 100 000	6 % 150 000	700 000 (Centrale + Bassar)
<u>Kara</u> 28 500 hab. 11,4 % puis 10,5 %	5 % 70 000	8 % 125 000	10 % 175 000	1 300 000 (Kara + Savanes)
<u>Grand Atakpamé</u> 32 000 hab. 5,3 % puis 4,5 %	3 % 55 000	4,5 % 75 000	6 % 100 000	1 300 000 (Plat. + Sotouboua)
<u>Kpalimé</u> 27 500 hab. 4,8 % puis 2,9 %	2 % 40 000	3 % 50 000	5 % 70 000	600 000 (Kloto + Amou + Haho)
<u>Tsévié</u> 20 000 hab. 3,3 % puis 3,8 %	3 % 35 000	4 % 40 000	6 % 60 000	350 000 (Zio)
<u>Bassar</u> 18 000 hab. 4,9 % puis 1,1 %	1,5 % 25 000	3 % 30 000	4,5 % 40 000	200 000 (Bassar)
<u>Dapaong</u> 17 500 hab. 6,9 % puis 4,7 %	3 % 30 000	4,5 % 40 000	6 % 55 000	600 000 (Savanes)
<u>Aného</u> 14 500 hab. 0,4 % puis 2,3 %	1,5 % 20 000	2,5 % 25 000	4 % 30 000	650 000 (Sud-Est)
<u>Mango</u> 13 000 hab. 2,6 % puis 2,7 %	2 % 20 000	3 % 25 000	4,5 % 30 000	135 000 (Oti)
<u>Sotouboua</u> 10 500 hab. 3,4 % puis 4,0 %	3 % 20 000	4 % 25 000	6 % 30 000	230 000 (Sotouboua)
<u>Anié</u> 10 000 hab. 3,0 % puis 6,3 %	3 % 20 000	4,5 % 25 000	6 % 30 000	200 000 (Ogou Nord + Sotouboua Sud)

Carte 43 POPULATION URBAINE DU TOGO EN 2000



Bassar, Aného, Mango et aussi Kpalimé ne devraient pas connaître des croissances très fortes, non plus par les petits bourgs à fonction toute locale. Certains de ceux-ci, cependant, sont capables de bonds en avant : Anié, portée par son dynamisme commercial, devrait rejoindre la catégorie des 25 à 30 000 habitants (1). (Carte 43).

Hormis dans l'hypothèse "catastrophiste" évoquée en premier, la population urbaine du Togo ne devrait guère dépasser deux millions d'individus, sur un total national de quatre et demi à cinq millions (2). La situation sera d'autant meilleure -c'est-à-dire la population urbaine plus faible- que, d'une part, une politique rurale active aura stabilisé le gros de la population des campagnes, et que, d'autre part, plusieurs pôles d'attraction s'offriront au choix du migrant. On l'a expliqué par le mécanisme de la "migration en chaîne" : plus la ville est grosse, plus elle attire. Inversement, s'il y a dispersion des centres d'intérêt, il y a atténuation de la croissance des principaux d'entre eux.

On le voit, la gamme des situations possibles est diversifiée. Il faut savoir si les choix qui engagent l'avenir seront laissés aux seuls mouvements naturels, au hasard, ou s'ils seront l'effet d'engagements volontaires pour un aménagement global maîtrisé. Pour cela, il faut une connaissance claire, précise, des problèmes. Ceci n'est qu'une première approche : il y a encore beaucoup à découvrir pour bien connaître les villes togolaises.

(1) Aucune de ces hypothèses ne prend ici en compte un éventuel "boom" minier du Togo, si les espoirs que les géologues pressentent dans les roches de l'Atakorien (à l'ouest de l'axe Atakpamé-Sotouboua-Sokodé) se révélaient fondés : il y aurait des ressources considérables en gisements poly-métalliques (cuivre, plomb, zinc, or, argent...). Alors Sotouboua avec 200 000 habitants dans quinze ans ?

(2) Voir les diverses perspectives élaborées par M.L. Assogba et l'URD. Mais ces analyses sont dans l'impossibilité de prendre en compte un facteur qui peut tout bousculer : les migrations internationales, volontaires ou non (100 000 réfugiés togolais lors des expulsions du Nigéria en février 1983).

VII. BIBLIOGRAPHIE THEMATIQUE

sur les villes du Togo

au 31 décembre 1984

Cette bibliographie ne prétend pas être absolument exhaustive ; ont été laissés de côté les documents trop vieux, introuvables ou complètement nuls.

Sigles concernant le Togo : AGETU = Agence d'équipement des terrains urbains ; EAMAU = Ecole africaine et mauricienne d'architecture et d'urbanisme ; CCL = Centre de la construction et du logement ; EDL = Ecole des lettres ; EDS = Ecole des Sciences ; ESACJ = Ecole supérieure d'administration et des carrières juridiques ; INRS = Institut national de la recherche scientifique ; INSE = Institut national des sciences de l'éducation ; SOTED = Société togolaise des études de développement ; UB = Université du Bénin ; URD = Unité de recherche démographique.

1. LES VILLES DANS LEUR CONTEXTE

a) Le contexte spatial, démographique et économique

- 1 - Association des Géographes Togolais : "Cartographie d'aménagement de la Région Maritime", Lomé, 1980, 157 p. mult. + 14 cartes Hors Texte (1).
- 2 - ASSOGBA (L. Messan) : "Perspectives de la population togolaise", Lomé, UB -URD, 1984, 42 p. mult..
- 3 - BOURAÏMA (Nouridine) et MARGUERAT (Yves) : "La population du Togo en 1981, premières observation sur les résultats provisoires du recensement de 1981", Lomé, Direction de la Statistique et ORSTOM, 1983, 44 p. mult..
- 4 - GU-KONU (E.Y.) : "Tradition et modernité : La "modernisation" agricole face à la mutation rurale en Afrique Noire, l'exemple du Togo", doctorat d'Etat (géographie), Paris, 1983, 1.237 p. mult. en 3 vol..
- 5 - HETZEL (Wolfgang) : "Handel in Togo und Dahomey", Köln (R.F.A.), G.I.U., 1974, 332 p. + 7 cartes H.T. (14,8 cm x 20,8 cm).
- 6 - LALAU-KERALY (Alain) et SURGERS (Marc) : "Les produits vivriers au Togo, formation des prix et circuits commerciaux", Ministère du Plan (Lomé) et Ministère de la Coopération (Paris), 1980, 107 p. mult..
- 7 - LANGE (Marie-France) : "Contribution à l'étude du système scolaire togolais : première approche du phénomène de descolarisation", rapport d'élève (sociologie), Lomé, ORSTOM, 1984, 92 p. dactyl..
- 8 - LARSONNEUR (B.) : "La situation de l'activité du bâtiment et le rôle de la construction dans l'économie du Togo", Lomé, C.C.I., 1975, 43 p. mult..
- 9 - LE BRIS (Emile) : "Les marchés ruraux dans la circonscription de Vo", Paris, ORSTOM, 1984, 95 p. (15,5 cm x 24 cm).
- 10 - MARGUERAT (Yves) : "Réflexions cursives sur l'évolution des réseaux urbains en Afrique Noire", *Cahiers ORSTOM Sciences Humaines*, vol. XV, n° 2, 1978 (pp. 173-195).
- 11 - Ministère du Plan et de l'Industrie : "Premiers éléments du Schéma directeur 1985-1990", Lomé, 1984, 70 p. mult..

(1) Les formats non spécifiés correspondent à 21 cm x 29,7 cm ou 21 x 27 cm.

- 12 - NYASSOGBO (G. Kwami) : "L'enseignement dans le processus d'urbanisation en Afrique Noire et à Madagascar, l'exemple du Togo", Travaux et documents de géographie tropicale, n° 47, 1982.
- 13 - O.I.T. - P.E.C.I.A. : "Disparités de revenus entre les villes et les campagnes au Togo", Addis-Abéba, 1982, 140 p. mult..
- 14 - ORSTOM : "Les villes en Afrique, leur rôle et leurs fonctions dans le développement national et régional : le cas du Togo", Paris, ORSTOM, 1984, 97 p. mult..
- 15 - SCHWARTZ (Alfred) : "Eléments pour une étude de l'emploi au Togo à l'horizon du IV^e plan", Lomé, Ministère du Plan et ORSTOM, 1980, 106 p. mult..
- 16 - idem : "Evolution de l'emploi dans les entreprises togolaises du secteur moderne de 1979 à 1982", Lomé, ORSTOM, 1982, 14 p. mult..
- 17 - SEDDOH (Nérissa Akuyo) : "Les productions naturelles et le développement industriel dans la moitié méridionale du Togo", doctorat de III^e cycle (géographie), Dijon, 1975, 206 p. mult..

b) Le contexte historique et anthropologique

- 18 - AHADJI (A.) : "Relations commerciales entre l'Allemagne et le Togo", Lomé, UB-INSE, 1984, 71 p. mult..
- 19 - ALI (Napo) : "Abrégé d'histoire du Togo allemand", Lomé, UB-EDL, 1981, 28 p. mult..
- 20 - BARBIER (Jean-Claude) : "L'histoire présente : l'exemple du royaume kotokoli au Togo", Bordeaux, CEAN, 1982, 72 p. mult..
- 21 - idem : "Sokodé, capitale administrative, ou le destin d'un royaume au Togo", Lomé, ORSTOM, 1983, 29 p. dact..
- 22 - idem : "Histoire de Didaouré (Sokodé)", Lomé, ORSTOM, 1984, 24 p. dact..
- 23 - CORNEVIN (Robert) : "Histoire du Togo", Paris, Berger-Levrault, 3^e éd. 1969, 554 p. (13,5 cm x 22,5 cm).
- 24 - DE BARROS (Philip) : "Les Bassar, producteurs de fer à grande échelle dans la Savane ouest-africaine", in "IX^e congrès panafricain de préhistoire", Jos (Nigeria), 1983, 16 p. mult..
- 25 - DELVAL (Raymond) : "Les musulmans au Togo", Paris, P.O.F., 1980, 340 p. (16,1 cm x 24 cm).

- 26 - MARISSAL (Jacques) : "La traite européenne sur la Côte des Esclaves du XVII^e siècle à la moitié du XIX^e" in "Le Togo depuis la conférence de Berlin, 1884-1984", Lomé, UB et Institut Goethe, 1984, 208 p. mult. (pp. 152-206).
- 27 - MARTINELLI (Bruno) : "Métallurgistes bassar, techniques et formation sociale", Lomé, UB-INSE, 1982, 114 p. mult..
- 28 - R.P. MÜLLER (Karl) (trad. : G. Athanasiadès) : "Histoire de l'Eglise au Togo", Lomé, Bon Pasteur, 1968, 254 p. (15,1 cm x 20,9 cm).
- 29 - NORRIS (Edward G.) : "The haussa kola trade through Togo, 1899-1912 : Some quantifications" in *Paideuma* 30, 1984 (pp. 161-184).
- 30 - R.P. PAZZI (Roberto) : "Introduction à l'histoire de l'aire culturelle adja-tado", Lomé, UB-INSE, 1979, 323 p. mult..
- 31 - REY-HULMAN (Diana) : "Les dépendants des maîtres tyokossi pendant la période précoloniale" in "L'esclavage en Afrique précoloniale", Paris, F. Maspéro, 1975, 582 p. (pp. 297-320) (13,5 cm x 21,5 cm).

2. ETUDES GENERALES SUR LES VILLES DU TOGO

- 32 - D.G.U.H. : "Schémas directeurs d'urbanisme" des villes du Togo, Lomé, 1980 et sqq.
- 33 - ECKERT (Hedi) : "La croissance démographique dans l'espace togolais", Lomé, C.C.L.-P.N.U.D., 1974, 53 p. mult..
- 34 - MARGUERAT (Yves) : "La population des villes moyennes du Togo méridional selon le recensement de 1970", Lomé, ORSTOM, 1980, 21 p. mult..
- 35 - idem : "La population des villes du Centre et du Nord du Togo selon le recensement de 1970", Lomé, ORSTOM, 1981, 21 p. mult..
- 36 - idem : "La population des villes du Togo selon le recensement de 1970 : les activités des chefs de ménage", Lomé, ORSTOM, 1981, 53 p. mult..
- 37 - NYASSOGBO (G. Kwami) : "Introduction à l'étude des villes du Togo", Lomé, UB-EDL, 1980, 83 p. mult..
- 38 - idem et FELLI (Do) : "Villes", planches et commentaires, in "Atlas du Togo", Paris, Jeune Afrique, 1981, 64 p. (pp. 28-29) (21,5 cm x 29 cm).

- 39 - NYASSOGBO (G. Kwami) : L'urbanisation et son évolution au Togo", *Cahiers d'Outre-Mer* n° 146, avril-juin 1984, pp. 136-158.
- 40 - TECHNOSYNESIS s.p.a. : Plans d'urbanisme de sept villes du Togo, douze volumes, Rome, 1979-1983 (42 cm x 30 cm en général).

3. MONOGRAPHIES

a) Relations villes-campagnes

- 41 - AZIAHA (Yawo) : "Organisation et aménagement de l'espace au Togo : la région de Lomé", doctorat de III^o cycle (géographie), Toulouse, 1978.
- 42 - NYASSOGBO (G. Kwami) : "Contribution à l'étude des relations villes-campagnes dans la Région des Plateaux", doctorat de III^o cycle (géographie), Toulouse, 1975, 292 p. mult..
- 43 - SEGBOR (P.K.G.) : "Contribution à l'étude de la géographie régionale au Togo : la région de Sokodé", doctorat de III^o cycle (géographie), Toulouse, 1975.

b) Monographies des villes moyennes

- 44 - ADJAVOU (Akolly) : "Rénovation urbaine et économique d'Aného", mémoire d'urbanisme, Lomé, EAMAU, 1982, 126 p. mult..
- 45 - AHOLOU (Yawo E.) : "Promotion urbaine de Isévié", mémoire d'urbanisme, Lomé, EAMAU, 1982, 107 p. mult..
- 46 - BALI (Bassimsoué K.) : "La croissance urbaine de Kara", maîtrise (géographie), Lomé, UB-EDL, 1983, 103 p. mult..
- 47 - BARBIER (Jean-Claude) : "Histoire de Sokodé", Lomé, ORSTOM, 1984, 3 p. dact..
- 48 - idem : "L'agglomération industrielle de Tabligbo", Lomé, ORSTOM, 1984, 14 p. dact..
- 49 - BECCARI (Michel) : "Problèmes de développement de Vogan, une petite ville du Sud-Est du Togo", maîtrise (géographie), Paris, 1976, 127 p. dact..
- 50 - KWASSI (Tossa Koffi) : "La croissance urbaine de Tabligbo", mémoire d'urbanisme, Lomé, EAMAU, 1981, 77 p. mult..
- 51 - MAATHEY (Maama) : "Agoényivé, d'aujourd'hui à l'horizon 2000", mémoire d'urbanisme, Lomé, EAMAU, 1984, 59 p. mult..

- 52 - RIVERA (Hugo E.) : "Opération Dadja 2000", Lomé, CCL-PNUD, 1974, 107 p. mult..
- 53 - TCHINI (Kodjo Mawuéna) : "Le développement urbain de Kpalimé, problèmes et perspectives", mémoire d'urbanisme, Lomé, EAMAU, 1981, 83 p. mult..
- 54 - VOLPOËT (Pierre) : "Tsévié, une ville de paysans", doctorat de III^e cycle (géographie), Paris, 1975, 247 p. mult..

c) Lomé, études partielles ou générales

- 55 - AMAVI (Ayikoé) et MARGUERAT (Yves) : "La population de Lomé en 1981, analyse des résultats provisoires du recensement de 1981", Lomé, Direction de la Statistique et ORSTOM, 1983, 46 p. mult..
- 56 - DIALLO (Mamadou Tanou) : "La dynamique d'un front d'urbanisation à Lomé : l'exemple de la route de Djagblé", maîtrise (géographie), Lomé, UB-EDL, 1983, 106 p. mult..
- 57 - DIOP (El Hadji Mohamed) : "Le Centre-ville de Lomé, évolution de la situation foncière et de la trame urbaine", rapport d'élève (géographie), Lomé, ORSTOM, 1983, 99 p. mult..
- 58 - DOTSEY (K. Belena) : "Aménagement de la Zone Industrielle et Portuaire de Lomé", mémoire d'urbanisme, Lomé, EAMAU, 1984, 218 p. mult..
- 59 - GNASSOUNOU (S.) : "Culture et architecture. Etude d'architecture de Hanoukopé à Lomé", mémoire d'architecture, Nancy, 1983.
- 60 - GBOLOU (Dossa H.) : "Les quartiers périphériques de Lomé", maîtrise (géographie), Lille, 1970, 86 p. dact..
- 61 - HAUT COMMISSARIAT AU TOURISME : "Lomé, capitale du Togo", Paris, Delroisse, sans date, 128 p. illustr. (21,5 cm x 28 cm).
- 62 - KENKOU (G.K.) : "Urbanisation et développement à Lomé", doctorat de III^e cycle (sociologie), Paris, 1973.
- 63 - LERNER (Eugen) : "Résultats de l'enquête socio-économique AGETU-CCL-DGUH de la zone d'aménagement de Bè", Lomé, USAID-AGETU, 1980, 26 p. mult..
- 64 - MARGUERAT (Yves) : "La population du Togo selon le recensement de 1970 : Lomé et ses quartiers", Lomé, ORSTOM, 1981, 53 p. mult..
- 65 - idem : "Les origines de Lomé", Lomé, ORSTOM, 1983, 6 p. dact. (à paraître).

- 66 - SCHAEFER (Peter) : "La végétation de la ville de Lomé", Lomé, UB-EDS, 1983, 70 p. env. dact. (à paraître).
- 67 - TOSSOU (Kaïssan Olga) : "L'espace périphérique au nord de la lagune à Lomé", maîtrise (géographie), Abidjan, 1982, 292 p. mult. + cartes H.T..
- 68 - VANDENBERGHE (Dominique) : "Les quartiers de Lomé, petit dossier cartographique", ORSTOM, Lomé, 1980, 12 p. mult..
- 69 - Coll. VILLES D'AFRIQUE : "Regards sur Lomé", Paris, 1976, 130 p. illustr. (20 cm x 29 cm).

4. SOCIETE CITADINE ET PROBLEMES URBAINS

a) Structures urbaines, habitat et politiques d'urbanisation

- 70 - A.I.D. : "Togo, étude de l'habitat", New York, 1977, 142 p. mult..
- 71 - AMEGEE (E.), NENONENE (J.), KLOUTSE (I.) : "Aspects sanitaires de la politique de l'habitat au Togo", Lomé, CCL-PNUD, 1974, 94 p. mult..
- 72 - ANTHEAUME (Elizabeth) : "Du village à la ville : Bè à Lomé", *Photo-interprétation*. n° 78-2, 1978, pp. 14-20.
- 73 - AZIAHA (Yawo A.) : "Un quartier d'habitat spontané démolé : le Zongo de Lomé", in "Séminaire régional sur l'amélioration de l'habitat spontané", Lomé, 1979, 5 p. mult..
- 74 - BARBIER (Jean-Claude) : "Unités d'observation et pouvoirs locaux : les quartiers de Sokodé", Lomé, ORSTOM, 1983, 15 p. mult..
- 75 - idem : "Un plan directeur d'urbanisme à l'usage d'une ville secondaire d'Afrique : Technosynesis à Sokodé", Lomé, ORSTOM, 1984, 17 p. dact. (à paraître in *Cités Africaines*).
- 76 - BCEOM : "Transport et circulation urbains à Lomé, diagnostic", Lomé, 1979, 47 p. mult. + 16 cartes H.T.
- 77 - BOUKO-LEVY (Roger) : "Les problèmes d'urbanisation de Sokodé, recherche de solutions adaptées", EAMAU (Lomé) et UPAM (Marseille), 1984, 52 p. mult..
- 78 - ECKERT (Hedi) : "Evolution de l'habitat 1975-1985. Les besoins en équipement et en logement", Lomé, CCL, 1975.

- 79 - FELLI (Do) : "Problématique de la circulation à Lomé", Lomé, INRS, 1977, 100 p. mult..
- 80 - GUILLAUD (G.) : "L'urbanisme au Togo", in "Bulletin d'information du CCL", n° 7, Lomé, 40 p. mult. (pp. 20-29).
- 81 - idem : "L'urbanisme à Lomé", in "Bulletin d'information du CCL", n° 8, Lomé, 1976, 39 p. mult. (pp. 22-27).
- 82 - GU-KONU (E.Y.) : "Urbanisation et déguerpissement : le cas du quartier d'Akodessewa (Lomé)", Lomé, UB et ORSTOM, 1984, 80 p. environ (à paraître).
- 83 - KAUFMANN (H.) : "Les prix de la construction à Lomé", Lomé, CCL, 1975.
- 84 - KOUDONOU (Messan) : "Coefficient d'occupation du sol urbain au Togo (Région des Plateaux)", in "Bulletin d'information du CCL", n° 11, Lomé, sans date, 69 p. mult..
- 85 - LE BRIS (Emile) : "L'Etat, un acteur nouveau dans les pratiques de l'espace habité à Lomé", in "Approche anthropologique de l'espace habité dans les villes des pays sous-développés", Paris, G.R.U.A.-D.G.R.S.T., 1981, 95 p. mult. (pp. 16-25).
- 86 - idem : "Usages d'espaces et dynamique du front d'urbanisation dans les quartiers périphériques de Lomé", in E. Le Bris, A. Marie, A. Osmont, A. Sinou et al. : "Anthropologie de l'espace habité dans les villes africaines", Paris, M.R.T., A.C.A. et E.H.E.S.S., 1984, 530 p. mult. (pp. 189-267).
- 87 - MARIE (Alain) : "Habitat, structures familiales et vie de quartier à Lomé, étude de cas", in "Approche anthropologique de l'espace habité dans les villes des pays sous-développés", Paris, G.R.U.A.-D.G.R.S.T., 1981, 95 p. mult. (pp. 26-34).
- 88 - idem : "Structures et pratiques sociales dans les quartiers centraux de Lomé", in E. Le Bris, A. Marie, A. Osmont, A. Sinou et al. : "Anthropologie de l'espace habité dans les villes africaines", Paris, M.R.T., A.C.A. et E.H.E.S.S., 1984, 530 p. mult. (pp. 269-386).
- 89 - RIVELLOIS (Jean) : "Planification urbaine et développement : le cas de Lomé", rapport d'élève (sociologie), Paris, ORSTOM, 1984, 186 p. dact..
- 90 - S.M.U.H. : "Etude d'urbanisme de la ville de Lomé", Paris, 1967, vol. 1 : 66 p. mult., vol. 2 : 33 p. mult., vol. 3 : 51 p. mult..
- 91 - S.O.T.E.D. : "Ville de Lomé, amélioration de l'adduction d'eau (étude d'identification)", Lomé, 1980, 33 p. mult. + cartes H.T..

- 92 - S.O.T.E.D. : "Aménagement des rues de Lomé (étude d'identification)", Lomé, 1983, 72 p. mult. + annexes.

b) Théories et pratiques foncières

- 93 - AZIAHA (Yawo) : "Comportement des propriétaires et acquéreurs de terrains face aux interventions de l'Etat : le cas des projets AGETU d'aménagement foncier dans les environs de Lomé", in "Pratiques foncières locales en Afrique Noire", St-Riquier, 1983, 9 p. mult. (à paraître).
- 94 - COURTIER (H.) : "Le sol, premier des équipements de l'habitat", Lomé, CCL, 1974, 16 p. mult..
- 95 - DIOP (El Hadji Mohamed) : "Note sur la situation foncière dans le Centre-ville de Lomé", in St-Riquier, 8 p. mult. (à paraître).
- 96 - FELLI (Do) : "Les pratiques foncières face à l'urbanisation dans la Région Maritime du Togo", in idem, 13 p. mult. (à paraître).
- 97 - MARGUERAT (Yves) : "Note préliminaire sur les pratiques foncières à Lomé", ORSTOM, Lomé, 1983, 10 p. mult. et in "Terres des uns, villes des autres : Pratiques foncières, vol. 1", Bordeaux, CEGET-CNRS, 1984, 172 p. (pp. 13-19).
- 98 - idem : "Les pratiques foncières à Lomé, deuxième synthèse provisoire", ORSTOM, Lomé, 1983, 30 p. dact. et in "Terres des uns, villes des autres : Pratiques foncières, vol. 1", Bordeaux, CEGET-CNRS, 1984, 172 p. (pp. 21-41).
- 99 - idem : "Le capitalisme perversi ou cent ans de production de l'espace urbain à Lomé", in "Pratiques foncières locales en Afrique Noire", St-Riquier, 1983, 17 p. mult. (à paraître in *Cahiers ORSTOM, sciences humaines*).
- 100 - MOUTOUBAYE (Nadjalngar) : "L'immatriculation des terres dans le préfecture des Lacs", maîtrise (droit), Lomé, UB-ESACJ, 1984, 123 p. dact..

c) Activités et travailleurs en milieu urbain

- 101 - ANTHEAUME (Elizabeth) : "Contribution à l'étude de l'artisanat à Lomé", maîtrise (géographie), Nanterre et ORSTOM-Lomé, 1973, 69 p. mult..
- 102 - AMEGNONAN (Kossi) : "L'implantation de l'usine CIMAO, conséquences socio-économiques sur les conditions de vie de la population de la ville de Tabligbo", maîtrise (sociologie), Lomé, UB-EDL, 1981, 122 p. mult..

- 103 - BARBIER (Jean-Claude) : "Les mutuelles d'épargne à Sokodé", Lomé, ORSTOM, 1984, 7 p. dact..
- 104 - C.E.P.O.G.I. : "Etude sur la formation à l'artisanat à Lama-Kara et dans les communes du Togo, à l'exception de Lomé", Lomé, 1978, 174 p. mult..
- 105 - GBEASSOR (Massan) avec la collab. d'Y. MARGUERAT : "Les jeunes porteuses du Grand marché de Lomé", Lomé, ORSTOM-ENAES, 1984, 6 p. dact. (à paraître).
- 106 - HAUSER (André) : "Rapport d'enquête sur les travailleurs d'une industrie extractive au Togo", Lomé, ORSTOM, 1974, 326 p. mult..
- 107 - LEFEVRE (Myriam) : "Le secteur non structuré de Dapaong, enquête 1983, résultats et annexes", Dapaong, PNUD-DRP, 1984, 60 et 100 p. mult..
- 108 - LERNER (Eugen) : "Enquête inventaire des entreprises du bâtiment du secteur non-structuré dans la zone d'amélioration de Bè", Lomé, USAID-AGETU, 1980, 14 p. mult..
- 109 - MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT TQDRS : "Emploi, besoins de perfectionnement et demande de main-d'oeuvre dans le secteur moderne de Lomé", Lomé, 1982, 110 p. mult..
- 110 - MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT TQDRS : "Liste des établissements du secteur moderne en activité à Lomé employant trois salariés et plus", Lomé, 1982, 78 p. mult..
- 111 - NOH (Adaffana) : "Contribution à l'étude de l'artisanat et du commerce à Lomé : le quartier d'Amoutivé", maîtrise (géographie), Lomé, UB-EDL, 1984, 116 p. mult..
- 112 - O.I.T. (E. DEMOL) : "Analyse des résultats du recensement du secteur non-structuré à Lomé", Genève, B.I.T., 1978, 41 p. mult..
- 113 - idem (G. NIHAN, M. CARTON, E. DEMOL et C. JONDOH) : "Le secteur non-structuré moderne de Lomé, esquisse des résultats de l'enquête et propositions d'action", Genève, B.I.T., 1978, 36 p. mult..
- 114 - idem (G. NIHAN, avec la collab. de E. DEMOL, D. DVIRY, C. JONDOH) : "Le secteur non structuré moderne de Lomé, rapport d'enquête et analyse des résultats", Genève, B.I.T., 1978, 143 p. mult..
- 115 - SEDALO (F. Têvi) : "Le problème des jeunes apprentis à Lomé", doctorat de III^e cycle (sociologie), Paris, EPHE, 1972, 409 p. mult..

116 - TOSSOU (A.) : "Le système des marchés urbains de Lomé", Lomé, UB-EDL, 1984, 114 p. mult..

d) La société urbaine, composition, évolution, sociabilité...

117 - AGIER (Michel) : "Etrangers, logeurs et patrons : l'improvisation sociale chez les commerçants soudanais de Lomé", *Cahiers d'Etudes Africaines* n° 81-83, 1981 (pp. 251-265).

118 - idem : "Commerce et sociabilité : les négociants soudanais du quartier zongo de Lomé", Paris, ORSTOM, 1983, 318 p. (15,5 cm x 24 cm).

119 - CORDONNIER (Rita) : "Femmes africaines et commerce : les revendeuses de tissu de Lomé", Paris, ORSTOM, 1982, 201 p. (15,5 cm x 24 cm).

120 - GIBBAL (Jean-Marie) : "Loin de Mango, les Tiokossi de Lomé", *Cahiers d'Etudes Africaines* n° 81-83, 1981 (pp. 25-51).

121 - I.E.D.E.S. : "L'approvisionnement des villes dans les Etats africaines et malgache (horizon 1985)", *Tiers Monde*, XVII, n° 67, 1976 (pp. 751-760).

122 - KUEVI (Dovi) : "Enquête sur la fécondité et la mortalité infantile à Lomé, 1980-81", Lomé, INRS, 1981, 109 p. mult..

123 - LE BRIS (Emile) : "Relations entre expulsion du milieu rural et mode d'intégration en ville : le cas de Lomé et d'Accra", Paris, EHESS, 1978, 28 p. mult..

124 - idem : "Contenu géographique et contenu social de la notion de résidence", *Cahiers d'Etudes Africaines* n° 81-83, 1981 (pp. 129-174).

125 - MARGUERAT (Yves) : "Finie, la grande famille ?" (les jeunes de Lomé et la famille), *Autrement* : "Capitales de la couleur", hors-série n° 9, octobre 1984, 311 p. (pp. 209-213).

126 - idem : "Les gamins de Lomé" in idem (pp. 214-219).

127 - MARIE (Alain) : "Belles de nuit en noir et blanc" in idem (pp. 239-248).

128 - NYASSOGBO (G. Kwami) : "Quelques aspects du phénomène de l'exode rural dans la Région des Plateaux", in "Travaux et recherches géographiques", n° 2, Lomé, UB-EDL, 1978 (pp. 1-20).

- 129 - PONTIE (Danielle) : "Les Moba de Lomé", *Cahiers d'Etudes Africaines* n° 81-83, 1981 (pp. 53-65).
- 130 - QUASHIE (K. Délali) : "Une tentative d'analyse de la mortalité infantile dans le secteur sanitaire de Lomé", Alger, ITPEA, 1981, 121 p. mult..
- 131 - VANDENBERGHE (Dominique) : "La délinquance juvénile à Lomé", doctorat de III^e cycle (sociologie), Lille et ORSTOM-Paris, 1978, 269 p. dact..
- 132 - VIMARD (Patrice) : "Enquêtes démographiques sur la Région des Plateaux, premiers résultats : la dynamique démographique des villes (Atakpamé, Kpalimé, Badou)", Lomé, ORSTOM, 1980, 50 p. mult..

additif : 133 - GOZO (J. Kodjo) : "L'évolution de la consommation et les rouages de la distribution des produits alimentaires à Lomé", doctorat de III^e cycle (géographie), Paris, EPHE, 1975, 227p. mult..

134 - DUPONT (Véronique) : "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", doctorat de III^e cycle (démographie), IEPP et ORSTOM, Paris, 1984, 437 p. mult..

135 - MONNOT (Frédéric) : "Contribution à l'étude de l'approvisionnement vivrier d'une capitale africaine : le cas de Lomé (Togo) à travers deux de ses quartiers", maîtrise (sociologie), Aix-en-Provence, 1984, 182 p. mult..

5. INDEX ALPHABETIQUE DES AUTEURS ET NUMERO DE REFERENCE

- ADJAVOU A. : 44
 AGIER M. : 117, 118
 A.G.T. : 1
 AHADJI A. : 18
 AHOLOU Y. : 45
 A.I.D. : 70
 ALI N. : 19
 AMAVI A. : 55
 AMEGEE E. : 71
 AMEGNONAN K. : 102
 ANTHEAUME E. : 72, 101
 ASSOGBA M. : 2
 AZIAHA Y. : 41, 73, 93
 BALI B. : 46
 BARBIER J.C. : 20, 21, 22, 47, 48, 74
 75, 103
 B.C.E.O.M. : 76
 BECCARI M. : 49
 BOUKO-LEVY R. : 77
 BOURAÏMA N. : 3
 CARTON M. : 112
 C.E.P.O.G.I. : 104
 CORDONNIER R. : 119
 CORNEVIN R. : 23
 COURTIER H. : 94
 DE BARROS Ph. : 24
 DELVAL R. : 25
 DEMOL E. : 111, 112, 113
 D.G.U.H. : 32
 DIALLO M. : 56
 DIOP M. : 57, 95
 DOTSEY B. : 58
 DVIRY D. : 114
 ECKERT H. : 33, 78
 FELLI D. : 38, 79, 96
 GBEASSOR M. : 105
 GNASSOUNOU S. : 59
 GBLOU D. : 60
 GIBBAL J.M. : 120
 GUILLAUD G. : 80, 81
 GU-KONU Y. : 4, 82
 HAUSER A. : 106
 HAUT COMM. TOUR. : 61
 HETZEL W. : 5
 I.E.D.E.S. : 120
 JONDOH C. : 112, 113
 KAUFMANN H. : 83
 KENKOU G. : 62
 KLOUTSE I. : 71
 KOUDONOU M. : 84
 KUEVI D. : 122
 KWASSI T. : 50
 LANGE M.F. : 7
 LALAU-KERALY A. : 6
 LARSONNEUR B. : 8
 LE BRIS E. : 9, 85, 86, 122, 123, 124
 LEFEBVRE M. : 107
 LERNER E. : 63, 108
 MAATHEY M. : 51
 MARGUERAT Y. : 3, 10, 34, 35, 36, 55, 64,
 65, 97, 98, 99, 105, 125, 126
 MARIE A. : 87, 88, 127
 MARISSAL J. : 26
 MARTINELLI B. : 27
 M.-E.T.Q.D.R.S. : 109, 110
 M.-PLAN : 11
 MOUTOBBAYE N. : 100
 MÜLLER K. : 28
 NENONENE J. : 71
 NIHAN G. : 112, 113
 NOH A. : 111
 NORRIS E. : 29
 NYASSOGBO K. : 12, 37, 38, 39, 42, 128
 O.I.T. : 13, 112, 113, 114
 O.R.S.T.O.M. : 14
 PAZZI R. : 30
 P.E.C.T.A. : 13
 PONTIE D. : 129
 QUASHIE D. : 130
 REY-HULMAN D. : 31
 RIVELLOIS J. : 89
 RIVERA H. : 52
 SCHAFFER P. : 66
 SCHWARTZ A. : 15, 16
 SEDALO T. : 115
 SEDDOH N. : 17
 SEGBOR P. : 43
 S.M.U.H. : 90
 S.O.T.E.D. : 91, 92
 SURGERS M. : 7
 TCHINI K. : 53
 TECHNOSYNESIS. : 40
 TOSSOU A. : 116
 TOSSOU K. : 67
 U.S.A.I.D. : 70
 VANDENBERGHE D. : 68, 131
 VILLES D'AFRIQUE : 69
 VIMARD P. : 132
 VOLPOET P. : 54

TABLE DES CARTES

Carte	Page
0 - Préfectures et villes	8
1 - Villes et sites du Togo précolonial	18
2 - Le Togo allemand	22
3 - Togo allemand : réseau commercial	25
4 - Chefs de ménage ruraux (1970)	34
5 - Fonctionnaires et assimilés	37
6 - Commerçants	39
7 - Commerce féminin	41
8 - Commerce masculin	42
9 - Artisans, ouvriers	44
10 - Transports	45
11 - Activités professionnelles principales des citadins par ethnie	49
12 - Catégories de villes et fonctions urbaines (1970)	53
13 - Population des villes en 1981	62
14 - Taux d'urbanisation par préfecture (1981)	71
15 - Rapport de masculinité (1981)	75
16 - Age moyen des chefs de ménage (1970)	77
17 - Chefs de ménage nés sur place	79
18 - Chefs de ménage nés dans la même région	81
19 - Chefs de ménage nés dans une autre région	82
20 - Chefs de ménage nés dans un autre pays	83
21 - Attraction démographique	86
22 - Proportion des chefs de ménage appartenant à l'ethnie dominante	91
23 - Part de Lomé dans chefs de ménage urbanisés en 1970, par ethnie	94
24 - Principaux flux migratoire (C.M. citadins ayant quitté leur zone ethnique d'origine)	96
25 - Principaux flux migratoires (hors Lomé)	97
26 - Principaux marchés ruraux de collecte de produits agricoles	103
27 - Grand commerce	109
28 - Réseau bancaire	111
29 - Trafic ferroviaire	113
30 - Axes routiers	115
31 - Immatriculation des transports en commun (+ de 8 places)	118
32 - Immatriculation des camions (dont tracteurs et semi-remorques)	119

33 - Transports routiers internationaux	121
34 - Trafic routier et trafic frontalier	123
35 - Schéma de circulation des taxis - brousses au départ de Lomé (1984)	125
36 - Trafic des voitures particulières	127
37 - Principales liaisons des transports en commun	128
38 - Principales destinations du trafic des transports en commun	130
39 - Trafic routier des marchandises	132
40 - Postes et télécommunications	134
41 - Téléphone	136
42 - Les polarisations régionales	142
43 - Population urbaine du Togo en l'an 2000	146

TABLE DES MATIERES

	Page
AVANT-PROPOS	3
RESUME	5
Introduction : LA NOTION DE VILLE AU TOGO	9
01. Définitions administratives	9
02. Définitions statistiques	10
03. Définitions d'ordre social	12
I. LA MISE EN PLACE DU SYSTEME URBAIN	17
11. L'époque pré-coloniale	17
12. La colonisation allemande	21
13. L'époque française	26
14. Depuis l'Indépendance	28
II. TYPOLOGIE FONCTIONNELLE DES VILLES	31
21. Actifs et inactifs	32
22. Les actifs citadins de profession rurale	33
23. Les grandes activités urbaines	36
24. Les activités urbaines mineures	43
25. Activités et ethnies dans les villes	46
26. Essai de synthèse sur les activités des villes	50
III. LA CROISSANCE DES POPULATIONS URBAINES	57
31. Lomé	57
32. Les autres chefs-lieux de préfecture	61
33. Les autres villes	67
34. Les taux d'urbanisation	70
IV. LA DYNAMIQUE DU PEUPLEMENT URBAIN	73
41. Les rapports de masculinité (en 1981)	73
42. L'âge moyen des chefs de ménage (en 1970)	76
43. Le lieu de naissance des citadins	78

44. Les ethnies des citadins et les flux migratoires	89
45. Remarques sur les modalités de la migration	98
V. LES VILLES DANS LES CIRCUITS ECONOMIQUES	101
51. Les circuits de distribution	101
a) Le drainage des produits agricoles	101
b) La répartition des marchandises manufacturées	104
c) Les structures du grand commerce	106
d) Les organismes bancaires	110
52. La circulation des hommes et des biens	110
a) Les infrastructures	112
b) Le trafic routier	116
1- La répartition des véhicules	116
2- L'intensité de la circulation	120
53. Les échanges d'information : le cas des P. et I.	133
VI. CONCLUSION : LE RESEAU URBAIN TOGOLAIS ET SON DEVENIR	139
VII. BIBLIOGRAPHIE THEMATIQUE	149
TABLE DES CARTES	163
TABLE DES MATIERES	165

ORSTOM Éditeur
Dépôt légal : 4ème trim. 1985

Imprimerie ORSTOM Bondy

S O M M A I R E

Introduction : La notion de ville au Togo

- La mise en place du système urbain
- Typologie fonctionnelle des villes
- La croissance des populations urbaines
- La dynamique du peuplement urbain
- Les villes dans les circuits économiques

Conclusion : Le réseau urbain togolais et son devenir

ISSN : 0767-2888

ISBN : 2-7099-0787-9

Éditions de l'ORSTOM

70 Route d'Aulnay F-93140 Bondy