

I. L'ARMATURE URBAINE DU TOGO

par Yves MARGUERAT

Introduction

A - O 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.

A-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 ...

(1) Lomé, Aného, Tsévié, Kpalimé, Atakpamé, Sokodé et Bassar. Plus récemment, Kara a été promue à ce rang (du moins sur le papier). A partir de la fin de 1984, tous les chefs-lieux de préfecture le seront 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 (réception des chefs d'états, etc...).

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, avec quelques services administratifs en plus. Admettons-les partout 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 ~~est~~^{en dépend} est, incontestablement, un critère déterminant. On admettra simplement qu'il peut exister des villes plus ou moins "urbaines".

D'autres 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 questions 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 2600 à 4100 habitants, sauf Tandjouaré : 479 hab. seulement) leur croissance modeste (+ 52 % d'un recensement à l'autre, soit 3,7% (1964)) 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.

102. Les définitions statistiques (2500, 5000, 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 - : ce 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 5000 à 8000 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 rapport de masculinité (hormis celles des zones d'immigration, toutes sont à dominante féminine) ni, surtout, leur rythme de croissance (elles^{en} ont crû, en moyenne, 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

(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 %.

et Amou Oblo ont progressé d'environ 50 %) ne sont ceux de véritables villes. Leur prise en ~~compte~~^{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}nameaux ou de fermes isolées. Cela avait été l'une des faiblesses du recensement de 1970, dans cette région, que de regrouper en unités de 5000 à 10 000 habitants (27 000 même pour "Vogan ville") des portions de 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 Mombé Hounkpati (8 781) peut correspondre à la définition d'un village aggloméré, ce qui paraît a priori douteux.

1.0.3. Un chiffre brut de population ne saurait suffire. Une définition d'ordre sociale 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 saura descendre en dessous de 2000 ou 2 500 individus : malgré le dynamisme de ses commerçants, Agbélouvé ne peut prétendre au rang urbain avec 1 155 ha-

bitants, pas plus que ~~Kpémé (1 458 hab.) malgré son eu-~~
~~rière de l'industrialisation, on l'a dit, Tan-~~
 djouaré avec 479 âmes.

b) Cette population doit être différente de celle
des campagnes environnantes, sinon on a un simple gros vil-
 lage : 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 prin-
 cipale n'est pas rurale. Au Togo, notre unique élément d'in-
 formation 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 propor-
 tion de 50 % des chefs de ménage ~~travaillant~~ travaillant hors du
secteur primaire. A ce compte, sept des vingt-et-un chefs-
 lieux de préfecture n'atteignaient pas, alors, la vraie dimen-
 sion urbaine, tandis que onze autres agglomérations sans
 fonctions administratives (hormis Agougadzépé, poste adminis-
 tratif) 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) ~~87 % à Kabon~~ et, plus générale-
 ment, ~~90 % (92 % à Afagnangan).~~

(se maintient autour de 90% (87% à Kabon, 92% à Afagnangan).

c) Différente de celle des campagnes, la population
 urbaine en est complémentaire : la ville et son environne-
 ment 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 (2). C'est pourquoi il
 est évident que la prospérité (3) des villes moyennes africaines

(1) Yves MARGUERAT : "La population des villes du Togo selon le recensement de
 1970", quatre villes, ORSTOM, 1980 et 1981.
~~Yves MARGUERAT : "La population des villes du Togo en 1970,
 n° 3 : les activités des chefs de ménage", ORSTOM, Lomé,
 oct. 1981, 53 p. multigr.~~

(2) On ne trouve pas au Togo le cas des "camps" miniers, ni ru-
 raux, ni urbains, véritables kystes complètement isolés
 de leur environnement (ex. : Fria en Guinée, Yéképa au Li-
 béria...). Hahotoé et sa mine vivent ~~bien~~ intégrés au pays
 ouatchi.

(3) Indépendante de leur croissance numérique, qui fait de véritables

... les activités agricoles

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 bénéfiques 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, vassalisent les moins 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.

~~Si les villes d'un pays ne forment pas entre elles cette structure en réseau polarisé, mais un ~~simple~~ semis de points forts dans les campagnes, on parlera simplement d'armature urbaine. A laquelle de ces définitions répond le système urbain du Togo ? L'analyse de sa mise en place, de ses caractéristiques et de son fonctionnement éclairera la réponse, indispensable pour un aménagement optimal de son territoire.~~

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 urbaine 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.

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 capable 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

1.1. 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.

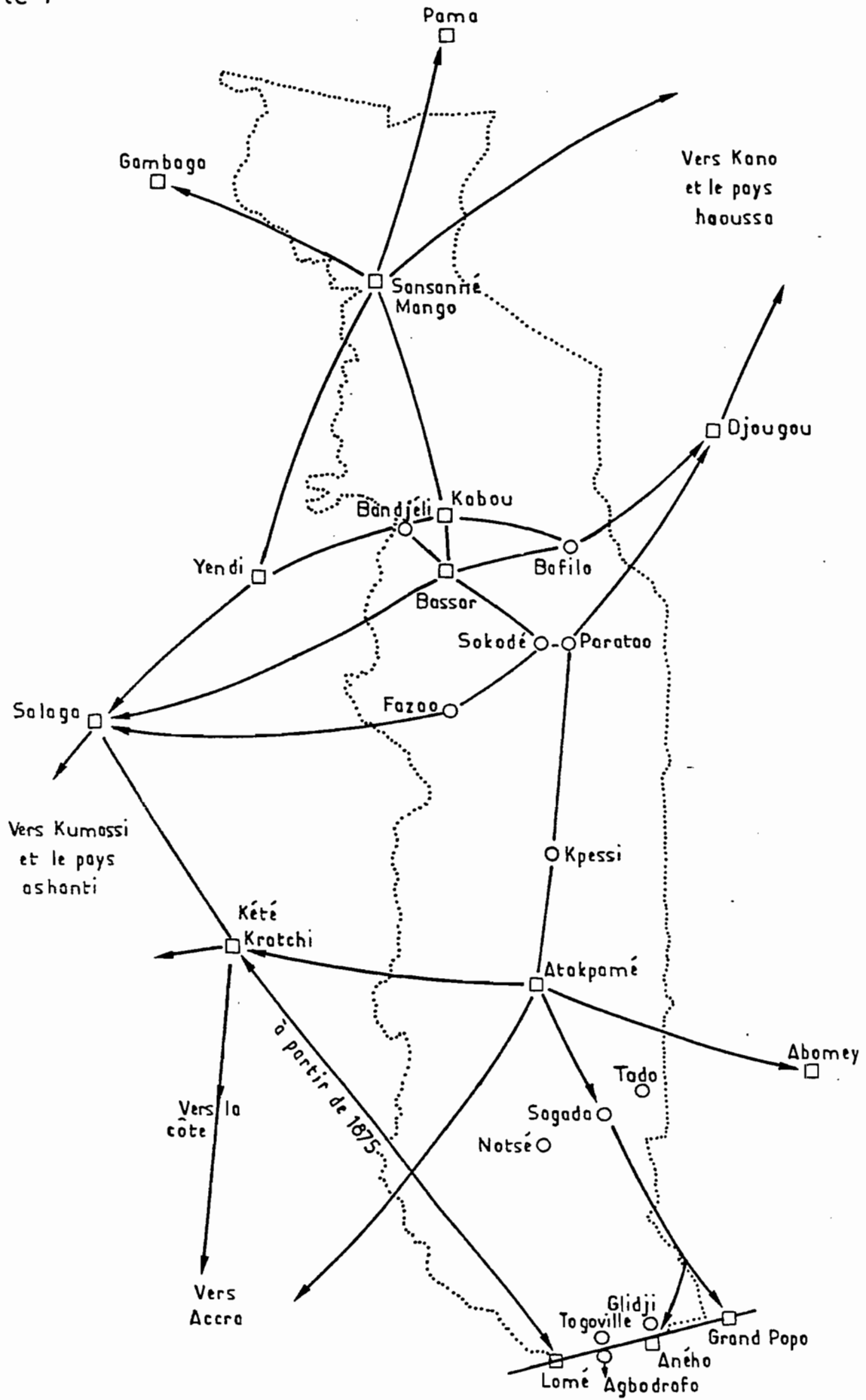
1.1.1/ A l'époque précoloniale, un certain nombre d'agglomérations répondaient aux critères que nous avons retenus pour qualifier une ville. (carte 1).

A l'Extrême-Nord, Koba, Gourma, Konkomba, Losso, Kabyè formaient des sociétés trop morcellées et trop peu différenciées ^{sociologiquement} 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) ^{en 1766}. 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

(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 ~~également~~ ^{probablement} ~~déjà~~ une agglomération pré-existante.

PRINCIPAUX AXE DE CIRCULATION

Carte 1



d'un flux constant le riche pays haoussa à Salaga, alors le plus grand emporium du continent. La structure sociale à base militaire des Tchokossi ne leur ~~donner~~ 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 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} ~~dominer~~ 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 ~~reste~~ ^{subsiste} de leur passé que leur peuplement concentré en certains sites : Bidjagé, 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. La plus centrale, Tchaoudjo, ^{dioula}

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

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} tenta 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 ^{des marchandises} du site 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 africaines, Bassari, Nango ou Yendi restant plus attachés aux produits traditionnels (kola, bétail) et privilégiant avec eux. La plaine centrale du Togo avait été ravagée ^{aux} ~~par~~ ^{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.

Notse, 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 :

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

l'échec du roi Agokoli dans la transformation d'une chefferie (fondée sur le consensus, constamment négocié) en un royaume (fondée sur la contrainte de la force et de la loi). Le rempart qu'il tenta de faire construire (1) 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 (2). 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 Accra envahie par ses ennemis, vint s'établir à Glidji, au bord de la lagune, et y fonda un petit royaume qui instaura une ~~ère~~ de paix et de prospérité dans le Sud-Est du Togo. Vingt ans plus tard (entre 1695 et 1700), 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 tissu, l'alcool} le coton de l'intérieur contre ~~chandières des~~ navires européens (3).

et la foule débarquée par les

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

de N^o A. D. Aguijah

(1) Dont les fouilles archéologiques récentes ont montré qu'il était plus symbolique que ~~vraiment défensif~~ militaire.

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

(3) L'urbanisme désordonné de ces villes (cf. texte de 1885 cité au chapitre) est l'indice même de cette instabilité sociale, alors que les villages de l'intérieur restaient fermement structurés, tenus en main, au profit et au profit de la stabilité traditionnelle.

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, "poste commercial qui prospéra rapidement comme centre d'importation et de redistribution vers l'hinterland. Les négociants affluèrent de partout : Anglo, 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 caractéristiques~~ ^{ses caractéristiques} actuelles : 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-, qui se sont maintenant généralisés à l'ensemble des villes du Togo.

caractères

1.2. 2/ C'est la colonisation allemande qui fit de ce semis disparate de villes, accomplies ou embryonnaires, un véritable réseau urbain, vigoureusement hiérarchisé.

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.

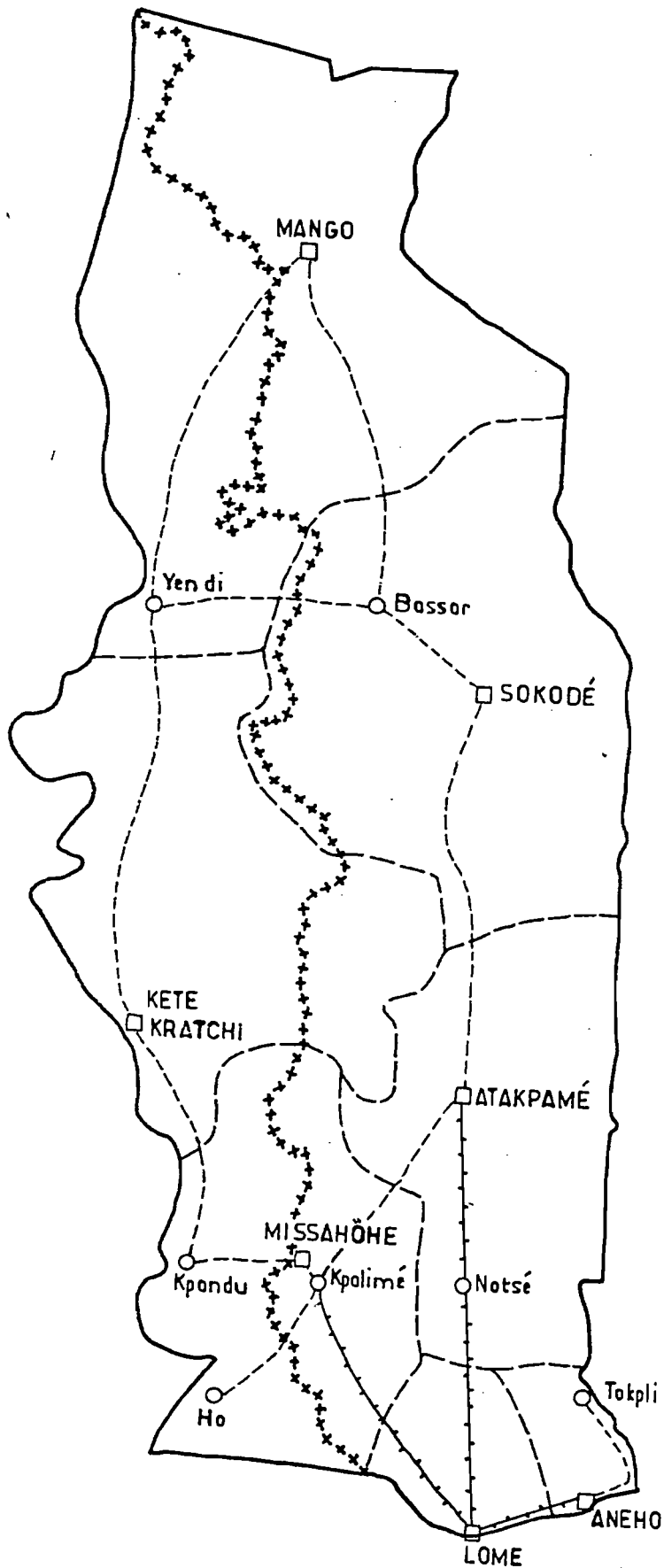
(1) Hormis, dans une certaine mesure, la britannique.

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 (1) devinrent dès l'époque allemande chefs-lieux de cercle, Notsé, Bassar chefs-lieux de districts (carte 2). Les centres qui 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 ~~pont~~ ^{relief} ne permettait pas d'aller plus loin et c'est à pied que les caravanes devaient ~~traverser~~ ^{franchir} le col von François pour redescendre sur les riches plaines de la Volta, où démarrerait 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 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

(1) Dans la zone devenue par la suite ghanéenne, Kété Krachi était un important centre commercial et religieux, Yendi et Gambaga des capitales de vieux royaumes.



- Chefs-lieux de cercles
- Postes administratifs
- +—+—+ Voies ferrées
- - - Routes principales
- - - Limites de cercles
- + + + + Frontière actuelle

de marché ne trouvait guère de ressources pour remplacer ce qui disparaissait, le grand négoce pré-colonial et la métallurgie bassar.

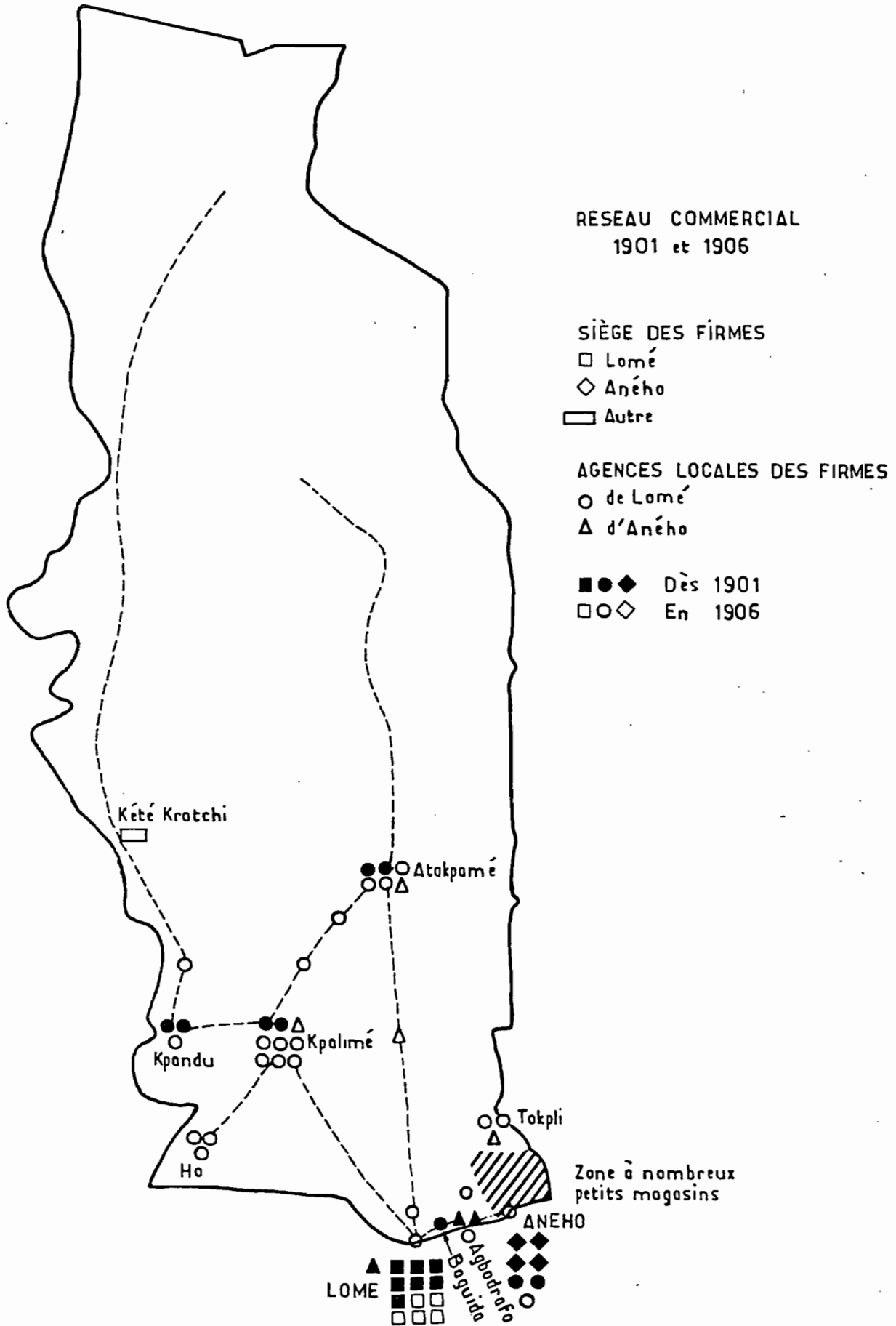
C'est donc très précocement que s'est amorcé le du-
lisme du pays (comme celui de ses voisins) entre un Nord rela-
tivement délaissé et un Sud riche du développement de ses ac-
tivités agricoles d'exportation (cacao du Kloto, coton du cen-
tre, palmier à huile du Sud-Est - à eux trois, 86 % des expor-
tations 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 hôpitaux (1), écoles,
centres de formation professionnelle ... Les sociétés tradition-
nellement 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 doté 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 che-
min 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 é-
changes maritimes, ferroviaires et routiers, avec un développement

(1) En 1914, ~~seule~~ existent ceux de Lomé, Aného, Kpalimé et Ata-
kpmé. 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 Kété
Krachi. La carte 3 montre clairement comment, de 1901 à 1906,
les firmes de Lomé, emportées sur celles d'Aného (et aussi la margina-
lisation du Nord.



rapide de toutes ses infrastructures sociales et techniques. Sa population se gonfle : 2000 habitants en 1896, 3000 en 1900, 4000 en 1904, 6000 en 1906, 8000 en 1911..., quand les autres villes se maintenaient à 2 ou 3000 habitants. La "macrocéphalie" du Togo est encore modeste démographiquement; structurellement, tous les éléments sont en place.

14.3/ 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 ~~à~~ (Tabligbo, au profit du marché de)

En 1929 fut reprise la construction du chemin de fer vers le Nord, par la vallée de l'Anié. La crise économique batteit son plein, et il fallut, en 1933, interrompre "provisoirement" la ligne à Blitta (où elle est toujours). Vingt-cinq ans auparavant, ~~tour~~ 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.

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

Progressivement, et surtout après la seconde guerre mondiale, l'administration territoriale se fit plus minutieuse et multiplia les nouveaux cercles : l'Akposso dès 1924 (1), Kara en 1951, Tsévié et Dapaong en 1952, renforcés de nouvelles subdivisions : Notsé, Tabligbo, Badou, Niamtougou, Pagouda, Kandé, Kévé, Blitta (2)..., dont les chefs-lieux restèrent des agglomérations plus modestes.

Les villes les plus avancées furent érigées en commune : Lomé dès 1932 (3), 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(4).
~~(commune de moyen exercice, qui n'élit pas son maire)~~

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,

(1) 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*).

(2) Ces deux ^(depuis les) seules à ne pas devenir "circonscription" à l'Indépendance.

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

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

rapports
de mobilie

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 (nés comme petits centres à l'époque allemande, mais qui ne prirent leur essor^{ové} 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 contrepoids, fut telle que les aménagements ultérieurs n'y ont introduit que des infléchissements.

1.2.4/ Depuis l'Indépendance, l'armature administrative a connu plusieurs séries de retouches. Les dix-sept circonscriptions de 1960 furent alors regroupées en quatre "Régions économiques" (Lomé, Atakpamé, Sokodé, Mango), qui devinrent cinq en septembre 1965 (Lomé, Atk^ampamé, 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 leurs instances}, ni^{de} 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 Vogan fut séparé 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 ~~il y a certes eu~~, depuis vingt ans environ, une ~~bonne~~ option structurelle importante : le développement accéléré de Kara (et aussi de ses environs), qui a reçu des investissements publics massifs, entraînant dans leur sillage la multiplication des représentations commerciales et bancaires. Kara 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 ^{originellement} ~~un exemple caractéristique de macrocéphalie.~~ ^{faiblement} Parvenir à un meilleur équilibre entre villes et régions est l'une des clés d'un développement harmonieux.

(1) On a, dans le même temps, créé de nouveaux postes administratifs (rebaptisés "sous-préfectures" en 1981) : Tohoum (1959), Guérin Kouka (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.

1-2 TYPOLOGIE FONCTIONNELLE DES VILLES

Ce qui singularise le mieux les villes, c'est, on l'on vu, la diversité des activités des citadins, dans la mesure où elles diffèrent de celles des ruraux - ^{mais} ~~et~~ aussi de ville à ville. Les méthodes 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 ^(en) au nombre 77 500 (2), dont 65 600 qualifiés d'actifs, soit 47 % ~~de la proportion des actifs (140 000, ~~110000~~)~~
total des personnes actives

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°, onze autres centres, ^{les seuls à avoir moins de 50% de citadins} : Kéto (5 200 hab), ^(haut) 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~~ 1981, 53 p. multig.

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

121 Actifs et inactifs

De ces 77 500 chefs de ménage urbains, Lomé regroupe 47 % (36 440), devant Kpalimé (4 100, 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 (1750, 2,3 %), etc.. Soit 47 % dans la capitale et 15,4 % dans les onze autres ^{centres} villes 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 :

Parmi ~~ces chefs de ménage~~ :

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

.. / ..

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

Mais ce sont les grandes activités qui sont révélatrices.

122) 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 % Vogon...

C'est là le facteur le plus discriminant, puisque nous avons défini le fait urbain "en négatif" : moins une ville 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 elle, les chefs de ménage ~~urbains~~ ruraux sont majoritaires :

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

Et dans huit, ils pèsent encore bien lourd :

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

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

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

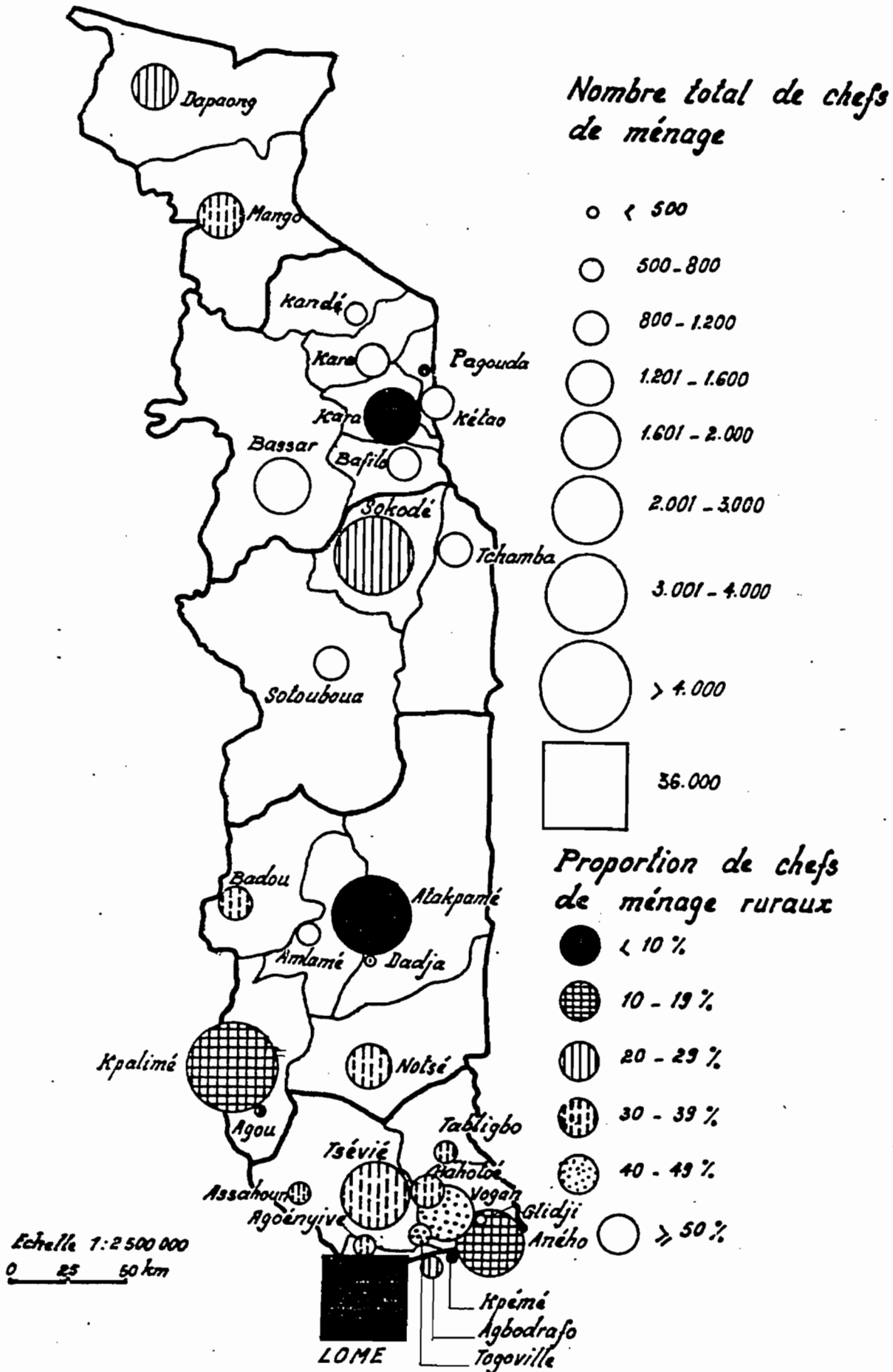
(1) Tchamba n'est alors pas encore officiellement chef-lieu.

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

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

Carte n° 4

CHEFS DE MENAGE RURAUX (1970)



ou, du moins, de peu de poids :

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 situation, 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 petites des préfectures, si petite qu'elle n'attire même pas les paysans), tandis que Niamtougou, Bafilo, Kandé, Tchamba, Amlamé sont surtout de grosses agglomérations ~~de paysans~~ ^{actifs} (1).

Les villes moyennes oscillent des plus urbains^e (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.

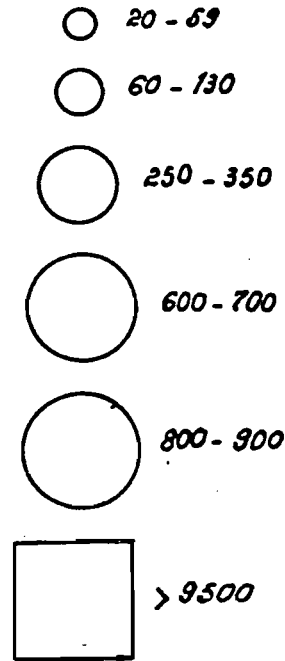
Eliminer ces actifs agricoles permet d'isoler la seule population active réellement urbaine (51 800 CM). la répartition des villes s'en trouve modifiée: Lomé, avec 29 620, domine nettement plus, car elle concentre maintenant 57,2 % du total national. La seconde ville n'en a que dix fois moins (2 975), et, cette fois, c'est Atakpamé qui s'est hissée à ce rang, devant Kpalimé (2 890) et ^{en fin}, nettement distancée, Sokodé (2 215), ^{vis} Aného (1 600), Kara (1 235), ~~et~~ ^{maintenant} Tsévié (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 91,4% du CM, regroupent 82,9%

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

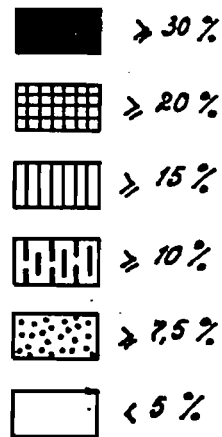
Carte n° 5

FONCTIONNAIRES (et assimilés)

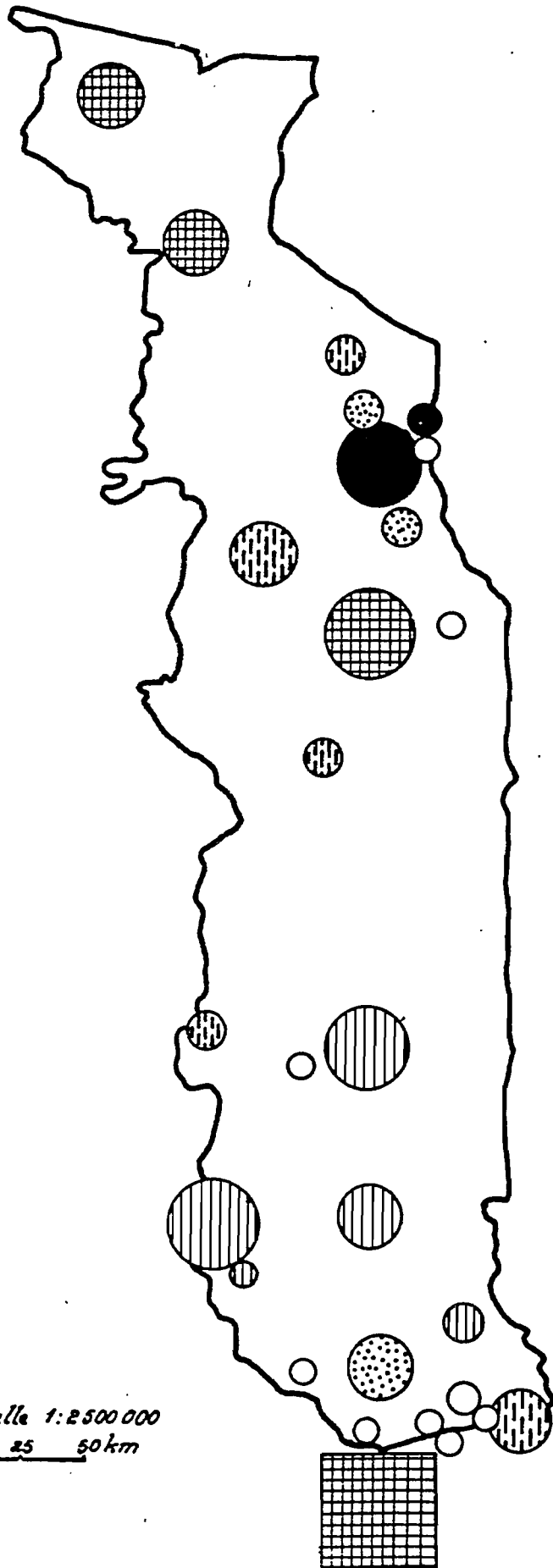
Nombre de chefs de ménage fonctionnaires



Proportion de fonctionnaires dans le total des chefs de ménage



Echelle 1:2500000
0 25 50 km



des actifs non - ruraux (et les dix premières 85,6 %).

(13) 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 ménages (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 ^{nomme} ~~provo~~ 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 ménages (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 Tsévié (9,5 %), Niamtougou (9,5 %), Bafilo (8,8 %), Vogon (5,8 %).

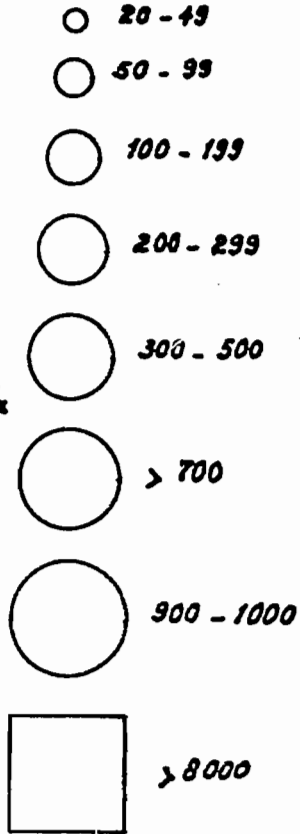
La carte 5 montre une nette différence entre Nord et Sud : dans la partie méridionale du pays, le poids de la fonction publique est relativement faible (surtout dans les petits bourgs). ~~En~~ Au Nord se concentrent toutes les villes (hors Lomé) à forte prépondérance administrative, quelles soient grandes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

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

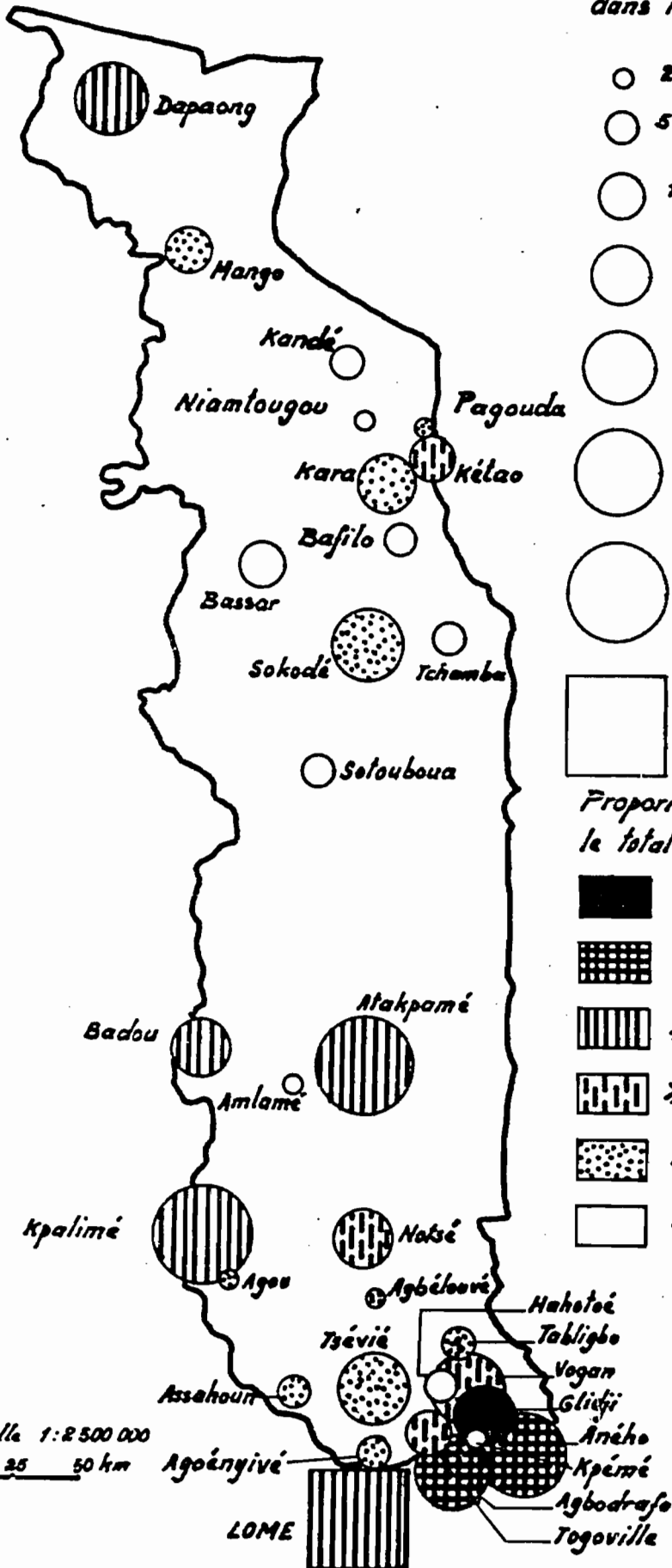
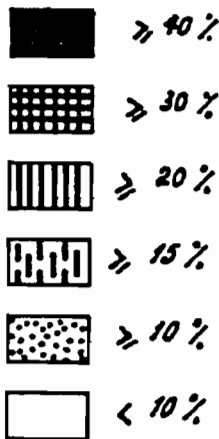
(1) Surtout dans les quartiers ouest et nord.

(2) Surtout dans le centre de la ville.

Nombre de chefs de ménage dans les activités commerciales:



Proportion de commerçants dans le total des chefs de ménage:



Echelle 1:2 500 000
0 25 50 km

Vogam (2%) (1) ---

En poids dans la population totale, c'est le petit bourg de Glidji qui vient en tête : 43,8 % des chefs de ménages (50 % des seuls actifs actifs non-ruraux), devant Agbodrafo (30,7 %, 47 % des actifs non-ruraux). Aux trois villes 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, Haute-Volta^Q et Ghana, et, secondairement, Kétau, 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 l'affaire des villes du Sud, ^{bien}

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

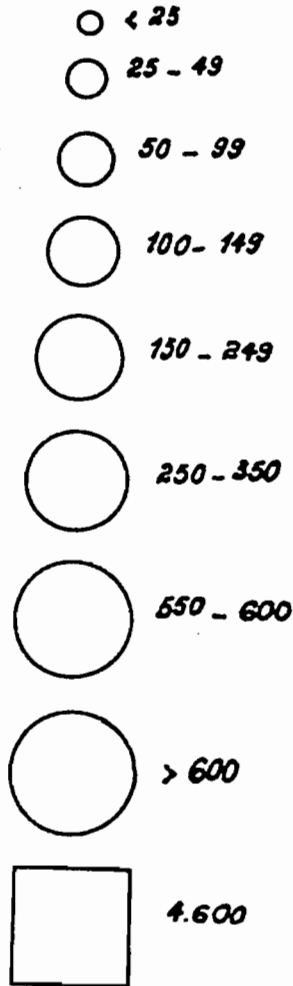
Hommes et femmes n'ont pas le même poids dans ces activités commerciales. C'est l'un des traits les plus caractéristiques du Togo méridional que l'importance du négoce féminin : il n'est guère de femmes, quel que soit leur statut familial, qui ne s'y adonnent peu ou prou. C'est le cas de deux tiers de 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

(1) Bien que son marché hebdomadaire soit le plus important du pays. Mais, si actif soient-ils, ces marchés ne sont pas 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.

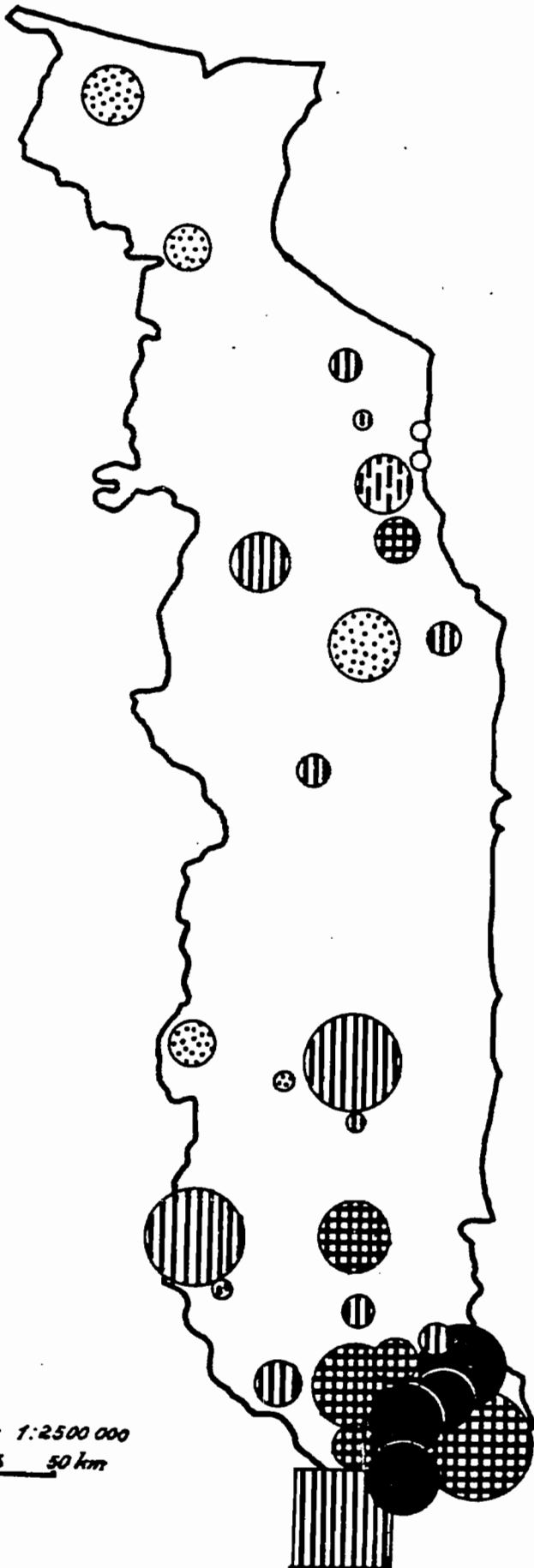
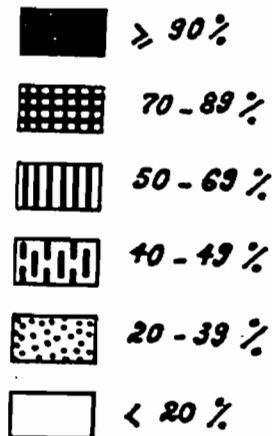
(2) On attendra quelques jours avant de savoir si la nouvelle dénomination de Behin fera s'avoir durable.

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

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, ^{le} ~~le~~ ^{le} 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} ~~le~~ 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 ^{Pot. potentiel} ~~potentiel~~ commercial (21,7 %), lié au cacao et à la position frontalière ^{qui favorise} ~~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.

c) Les artisans et les ouvriers (rares en 1970), au nombre de 11 650 parmi les chefs de ménage citadins, ^{sont} ~~étaient~~ 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 %)..

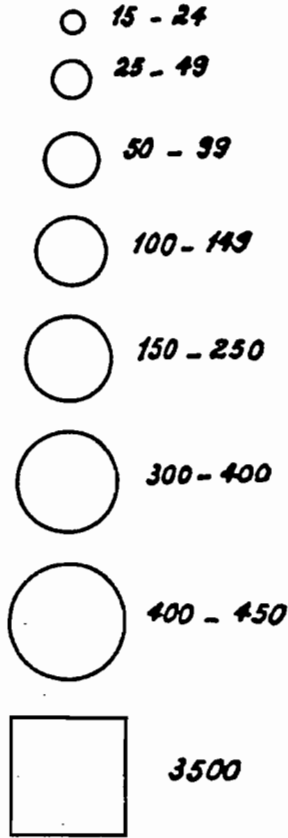
La plus forte proportion ^{d'ouvriers et d'artisans} ~~de producteurs~~ se rencontre à Dadja (39 %, 65 % des actifs non-ruraux), qui abritait depuis 1964 une usine textile alors en plein essor ; suivent - de loin - deux petits bourgs très actifs : Agoényivé (23,8 %), aux portes de Lomé, et Assahoun (21,9 %), 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

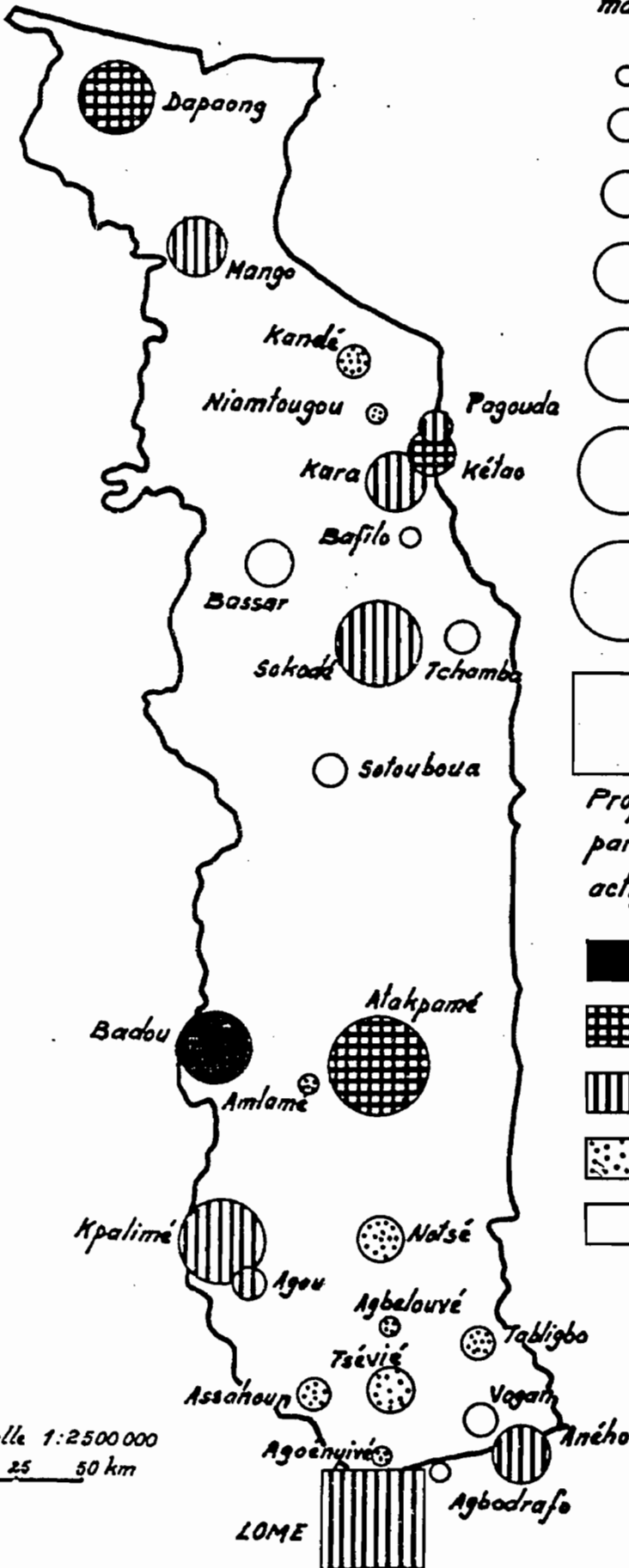
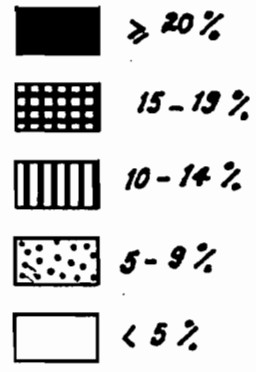
(1) Sont dans l'est de la ville.

COMMERCE MASCULIN

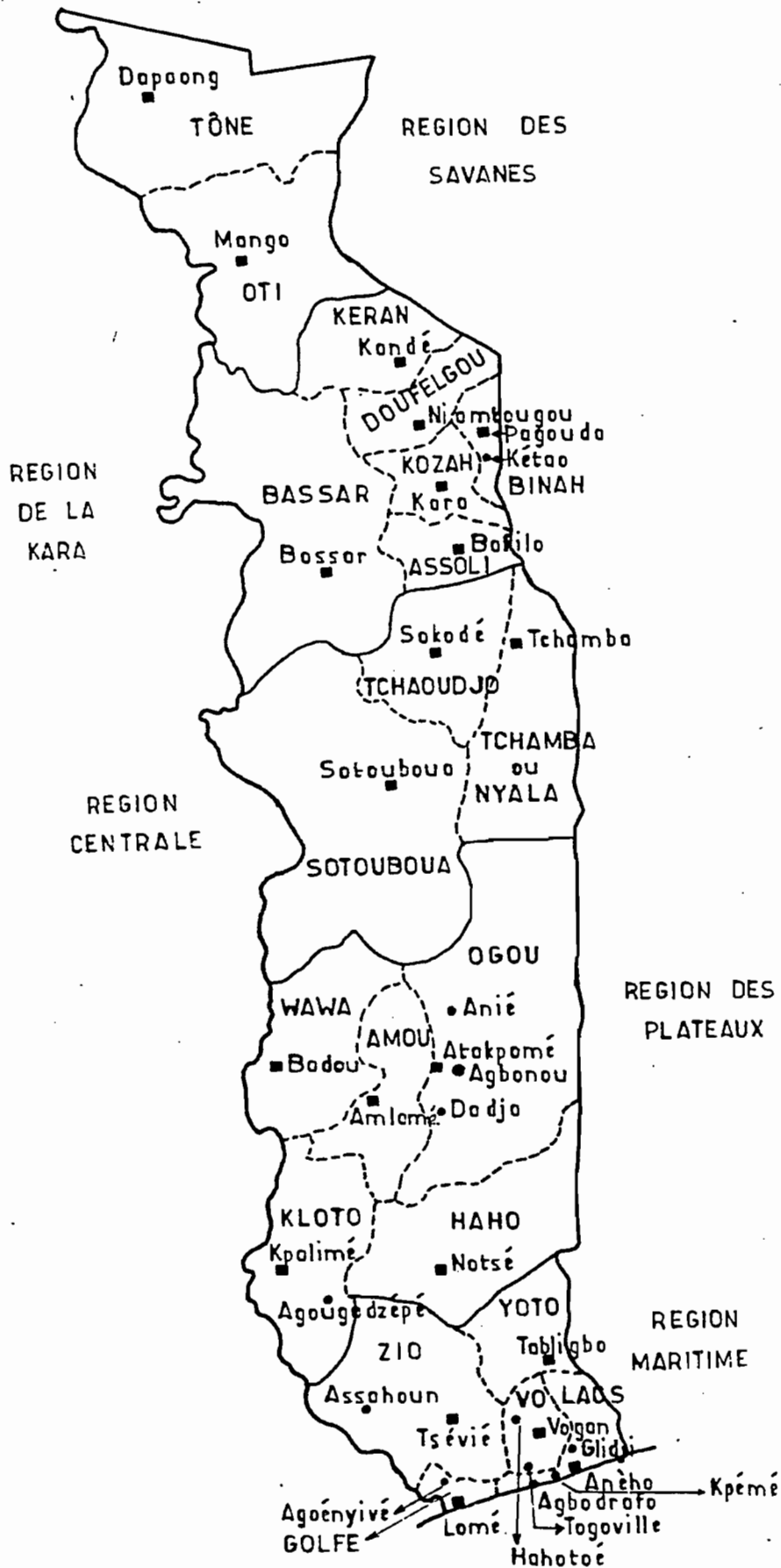
Nombre de commerçants masculins



Proportion de commerçants parmi les chefs de ménage actifs masculins



Echelle 1:2500 000
0 25 50 km



PREFECTURES
et
villes

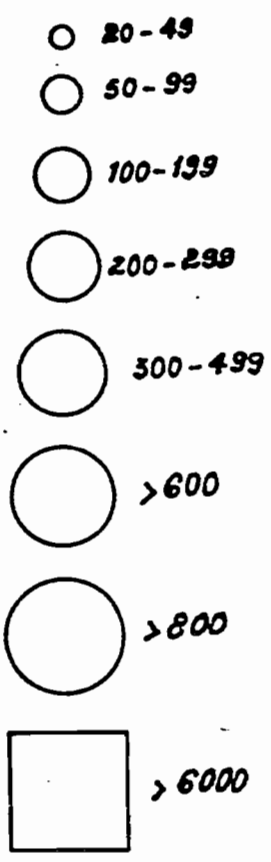
- Chefs-lieux
- Autres villes

0 25 50km

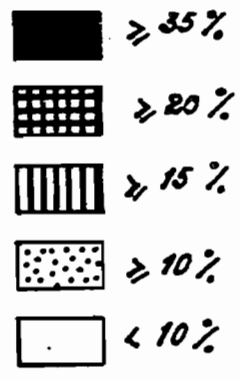
Carte n° 9

ARTISANS, OUVRIERS

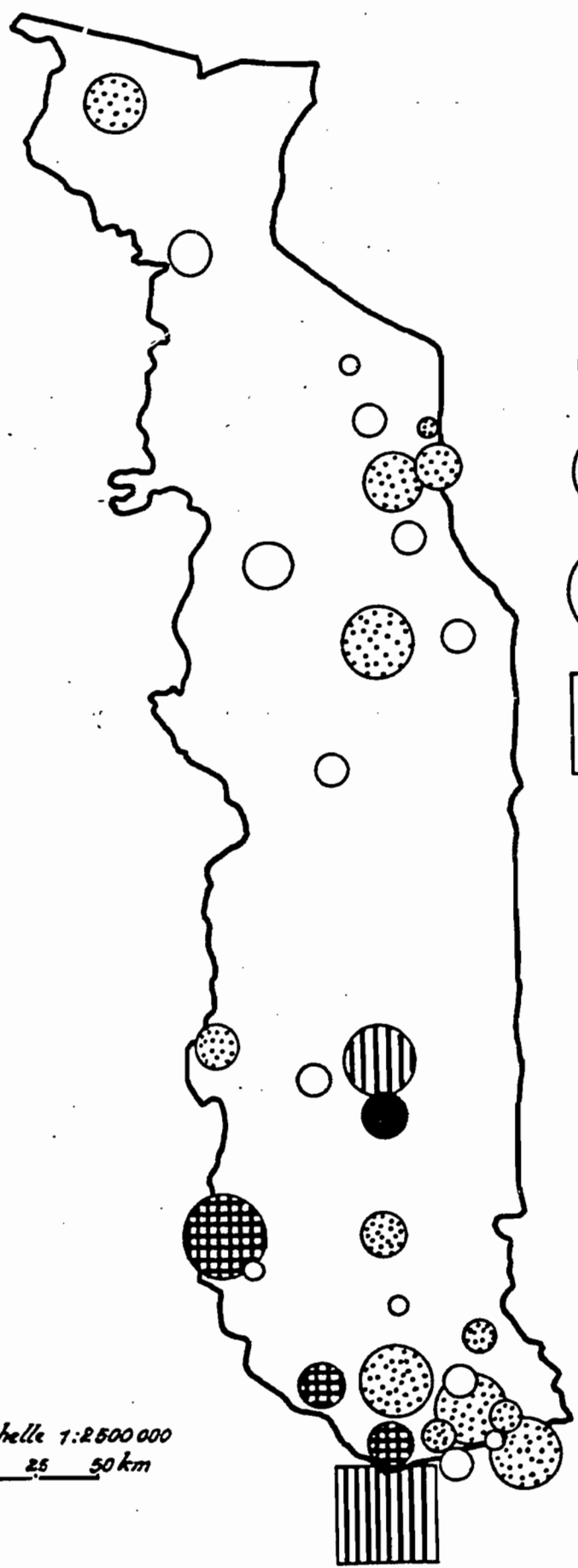
Nombre de chefs de ménage artisans et ouvriers:



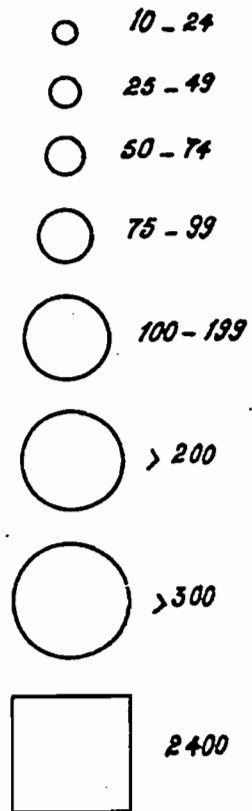
Proportion du total des chefs de ménage:



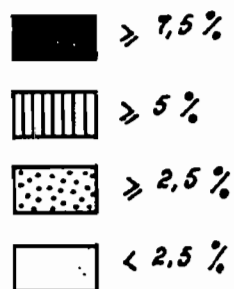
Echelle 1:2 500 000
0 25 50 km



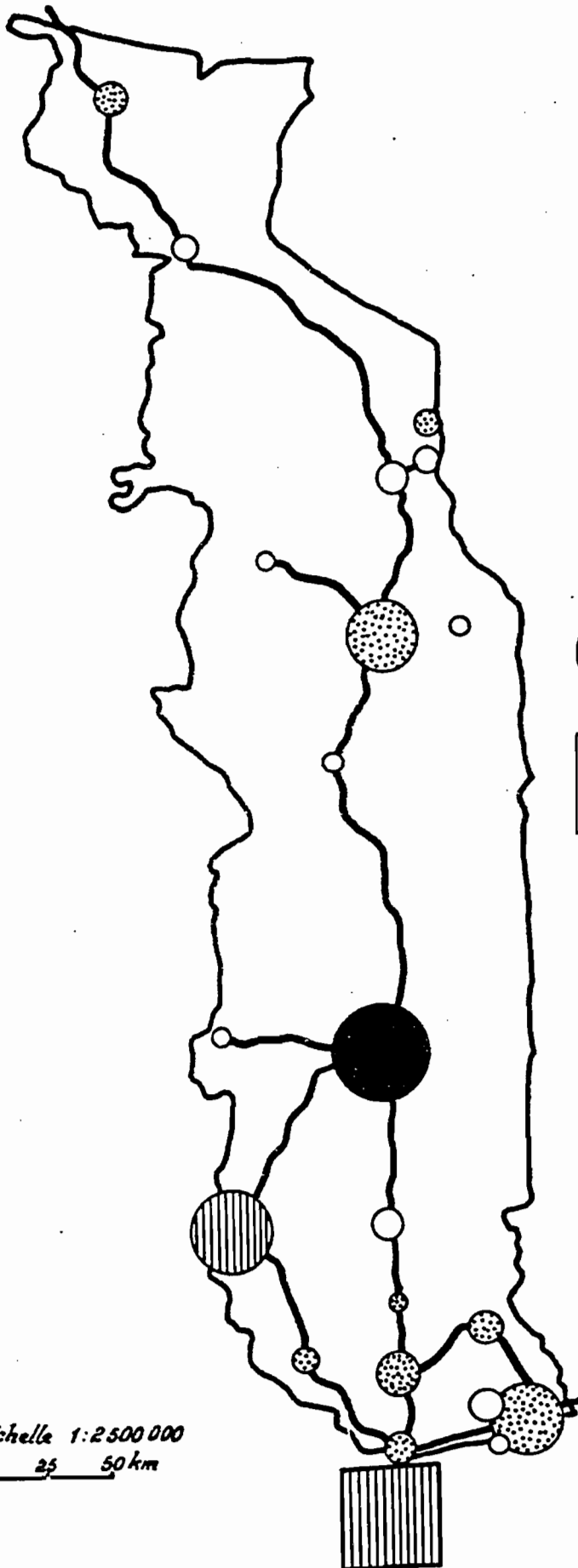
Nombre de chefs de ménage dans les transports



Proportion du total des chefs de ménage



Echelle 1:2500000
0 25 50 km



est moins actif, et encore moins le Nord, où les activités de ~~production~~ ^{transformation} sont insignifiantes, hormis ^(dans) ses chefs-lieux de Région et le gros marché de Kétao.

(24) 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 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) ~~(travaux)~~, manoeuvres, féticheurs, prostitués...), 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 de ~~marginalité~~ ^{activité}.

125) Activités et ethnies dans les villes

Les citoyens 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 quelques 50 000 chefs de ménage urbains employés en dehors du secteur agricole - les véritables citoyens -, 29,0 % sont Ewé 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 % de Kotokoli et 5,2 % de Kabyè -^{les} premiers groupes non-côtières.

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 de l'ethnie Mina, 23,9 % sont 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 citoyens non-ruraux : 73,1 % chez les Moba, 63,5 % chez les Lamba, 60,7 % chez les Kabyè, et encore 53 %

(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 sont peut-être togolais).

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 le Nigéria ~~(certains (1))~~. ~~Houassa et Yoruba sont également~~ : 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'artisanat 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.

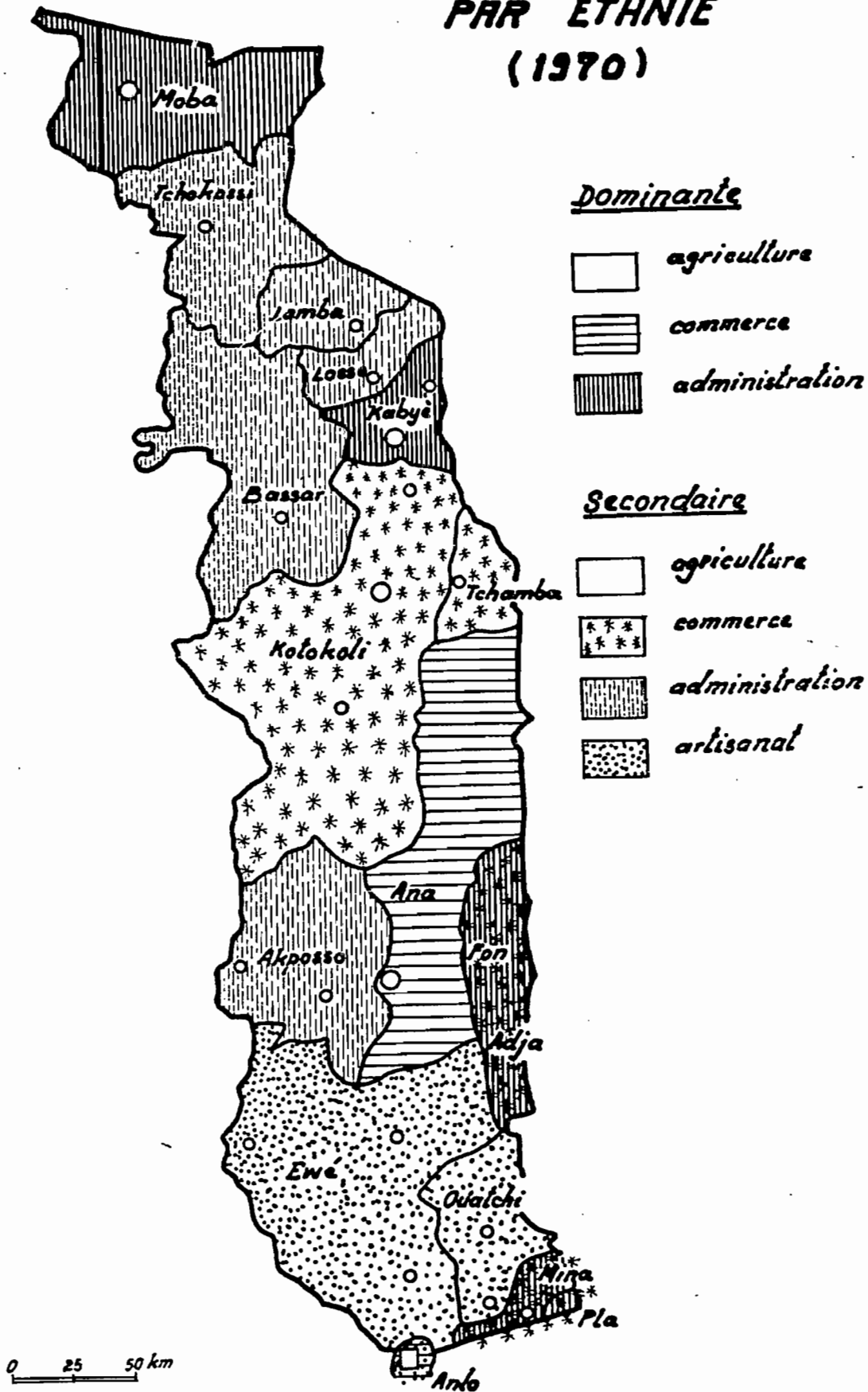
La construction est affaire d'Ewé (13,4 % d'entre eux), de Ouatchi (11,3 %), et de Fon (9 %). Les transports sont importants pour les Fon-Adja (17,7 %), les Kotokoli (14,9 %), les Béninois (13,9 %) et les Ana (9 %) : hormis les ressortissants du pays voisin, on notera la prépondérance des peuples de 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 ~~une~~^{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-Pedah 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, ~~et de même~~ ^{le} 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, dernière 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,

Carte n° 11

ACTIVITES PROFESSIONNELLES PRINCIPALES DES CITADINS PAR ETHNIE (1970)



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, ~~suivies~~ 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 ou descend vers la mer et plus les activités se diversifient. Tout ceci est bien conforme à l'histoire sociale et économique du pays.

126) 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~~ ^{total de leurs proportions} moyenne de leur pourcentage, 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 ~~WPA~~, 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} 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. ^{Le}

~~WPA~~ 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	Assahoua, Agoényivé Agbélouvé
"	commerce	artisanat	Tsévié, Vogon, Togoville, Badou, Kétau
"	"	administ.	Notsé
"	administ.	0	Niamtougou
"	"	artisanat	Tabligbo, Amlamé, Sotouboua
"	"	commerce	Sokodé, Bassar, Bafilo, Kandé, Dapaong, Manga; 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" au x plus diversifiées, ~~qui se font évaluer à côté l'un de l'autre.~~ ~~Par ailleurs~~
 nous qui revenons à cette idée centrale : de voir 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, qui 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, Vogon, 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 de ruraux, négligeable à Lomé, monte au troisième

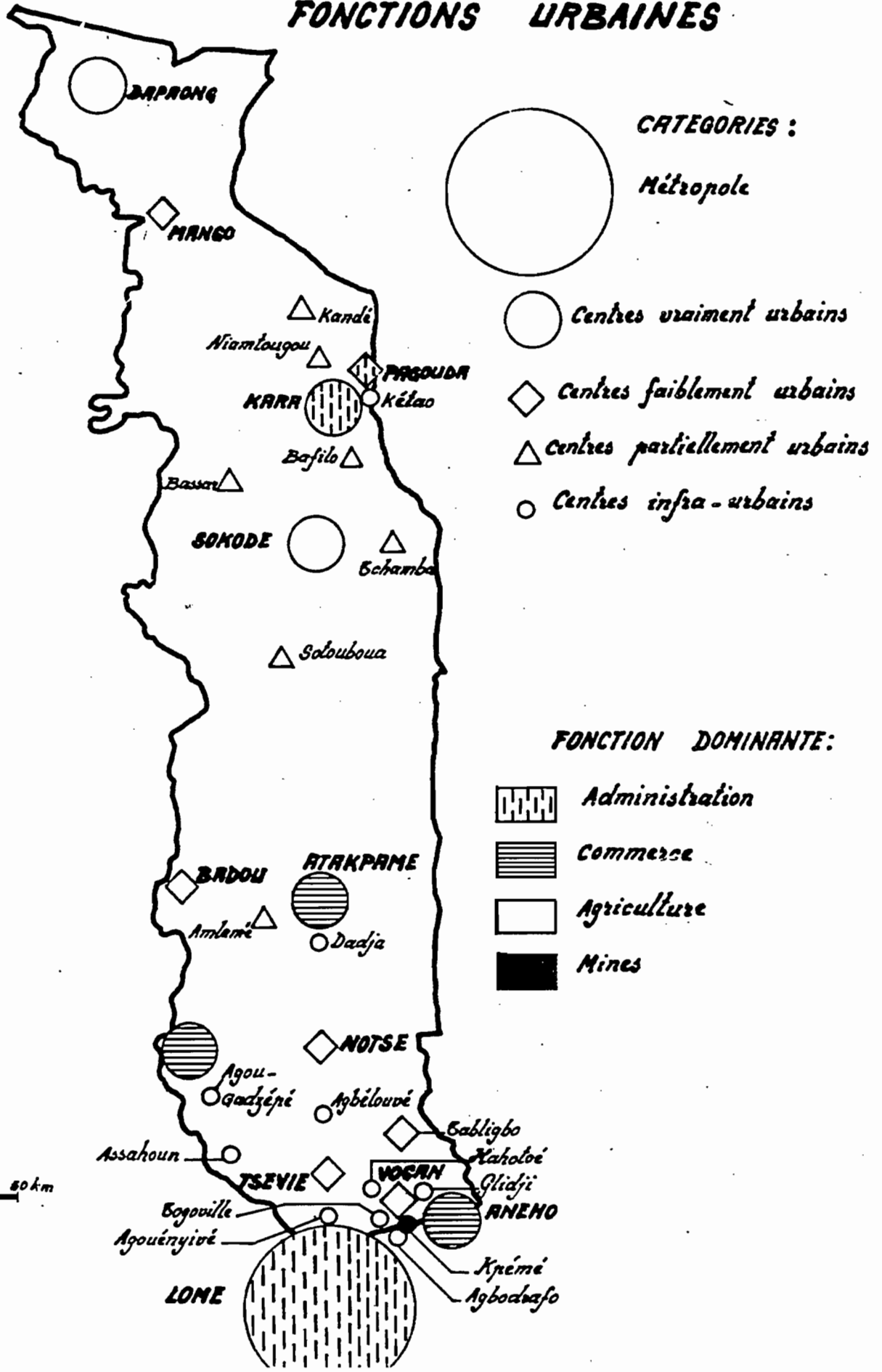
(1) La fonction de "poste administratif" d'Agougadzépé ne représente, en l'adit, pas grand'chose en fonctions réelles.

LA POPULATION URBAINE DU TOGO EN 1970

ACTIVITES DES CHEFS DE MENAGE

	Agricult. Pêche.	Mines	Artisanant, industrie.	Construct T. P.	Commerco	Transport	Administr. services	Divers	Inactifs	TOTAL des chefs de ménag
LOME	2,7 %	-	17,2 %	6,6 %	22,2 %	6,5 %	26,0 %	2,7 %	16,0 %	36 440 (47,0%)
entres raiment rbains (6 villes)	15,5 %	0,2%	15,4 %	4,6 %	21,4 %	5,3 %	19,5 %	1,7 %	16,4 %	17 590 (22,7%)
entres ablement rbains (7)	38,0 %	0,2%	12,1 %	3,3 %	15,9 %	2,4 %	13,0 %	0,7 %	14,4 %	9 609 (12,4%)
entres artiellment rbains (7)	57,6 %	-	7,0 %	1,8 %	7,6 %	1,0 %	10,3 %	0,5 %	14,2 %	7 212 (9,3%)
entres nfra rbains (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 %	11,01%	15,03 %	5,02 %	19,43 %	4,80 %	19,65 %	1,90%	15,37%	77 501 (100 %)

CATEGORIES DE VILLES ET FONCTIONS URBAINES



rang dans les C.V.U., grimpe en flèche à 38 % ^{lors} dans les C.F.U et domine du haut de ses 57 % dans les C.P.U., avant de retomber à 34 % avec ~~dans~~ 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, où les ~~autres Centres partiellement urbains~~ ne font que de la figuration. agglomérations (que l'on peut qualifier de "semi-urbains") _(avoir)

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~~ ^{elle} a certainement amélioré sa position à Tchamba et ~~surtout~~ 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 ITT 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, depuis, le} principal marché ^{du centre} du pays, qui doit ^{être} entré actuellement dans la catégorie des "Centres infra-urbains".

~~Les découpages choisis par le recensement de 1984 ont englobé Bafilo et surtout Niamtougou dans de vastes zones rurales. Leur "ruralité" n'a donc pu que s'en aggraver fortement.~~

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

1.3 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.

1-3-1 LOME

La capitale domine de très loin les autres villes du Togo, et de plus en plus : sa commune compte, en 1981,

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

370 000 habitants contre 48 000, ^{à Sokodé} soit 7,7 fois plus (et 13 fois la troisième ^{vill} Kara). ~~l'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, ~~car~~ ^{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 ~~à déborder~~, 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 ^{sur ses pseudo} bien au-delà ~~ses pseudo~~ ~~deposés~~, un peu au nord de la lagune ⁽⁴⁾ 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} ~~vingt-deux ans~~ plus tard, il est impossible de le retrouver 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 gonflent 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,} ~~cependant~~ 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 (Amoutiévè) 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

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

simple rue sépare de Lomé : le bas prix des loyers y avait déjà attiré un nombre indéterminable de vrais Loméens. 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 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} ~~la vie~~ 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 (2). Cet afflux de près de 8 000 personnes (dont certains, et surtout

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

(2) 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.

les "Zongolais", sont de vieux Loméens transplantés autoritairement) ne peut se comprendre sans référence à ce "métamorphisme péri-urbain" ~~du~~ ^{de} ~~processus~~ 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) (1). Les constructions qui se développent jusqu'au Lycée technique, les ~~de nombreuses~~ 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 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} ~~un peu~~ plus longue qu'entre les deux premiers, il y a ^{donc} eu un léger fléchissement de la croissance de la ville : + ~~105%~~ ^{111%} en 11 ans (2) , puis

(1) 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.

(2) Le rythme antérieur à l'Indépendance avait été encore plus rapide, si la ville avait bien 35000 habitants dès 1953 : elle aurait alors doublé en six ou sept ans.

+ 105% en 11 ans^{2/3}, soit actuellement 6,5 % de croissance annuelle (1), 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 cœur de la ville ayant plutôt baissé, ce qui est normal pour un centre d'affaires), c'est-à-dire de 60 000 habitants supplémentaires dans les 2000 hectares déjà urbanisés, ~~et de nouveaux~~ tandis que les quartiers entièrement nouveaux (4000 ha supplémentaires) ont accueilli près de 150 000 personnes (2). Les contrastes de densité se sont donc aggravés, de 120 habitants par hectare dans la ville d'avant 1970 à 30 dans les quartiers plus récents.

(1) Prendre la population communale de 1951 vis-à-vis de l'agglomération de 1970 au moins si à ~~environ~~ 6%. L'écart est apparemment faible mais ~~doit~~ perturber les projections à long terme (d'ici l'an 2000 : 6% = 1.100 000, 6,5% = 1.350 000).

(2) la plupart par desserrement du Centre-ville, où vont, au contraire, s'installer les nouveaux migrants.

1.3.2 LES AUTRES CHEFS-LIEUX DE PREFECTURES (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 Salimdé (2). ^{donc} Il s'agit bien des agglomérations (3).

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 (4). De même à Bafilo, que l'on a regroupé avec le gros village mitoyen de Tchou Oro (3 233 hab. en 1970), sans qu'il soit maintenant possible de les distinguer. ^{Du coup, 2'} L'ensemble a perdu 281 habitants d'un recensement à l'autre, ~~et sa "population" s'en est certainement fortement accrue.~~

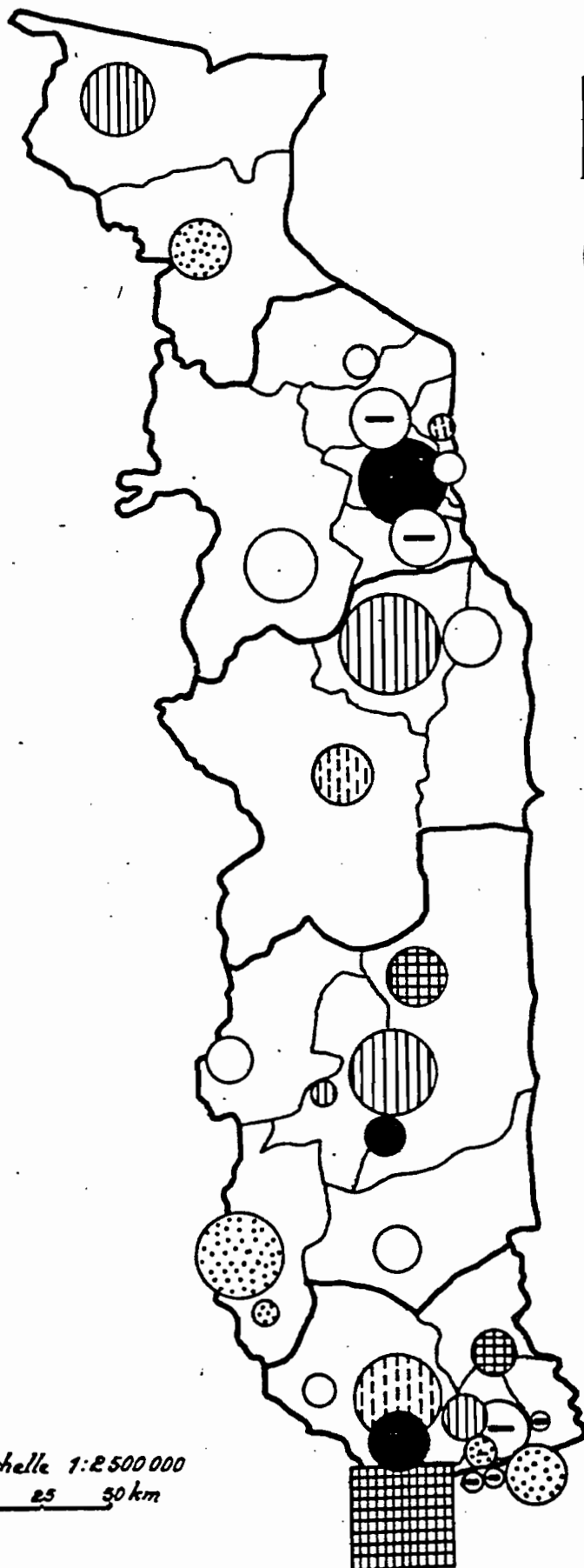
En sens inverse, on aurait pu regrouper Amlamé et le village voisin d'Agadji (1 595 hab. en 1959, 2 117 en 1970, 3 420 en 1981) que l'on peut considérer comme son simple prolongement (c'est là que sont la mission, le commissariat, les bureaux de la SRCC et la SOTOCO ...), ce qui fait un total de 7 662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

(1) Prendre la seule commune de 1981 vis-à-vis de l'agglomération de 1970 ne mène qu'à 6 %. L'écart est faible, mais perturbe les projections à long terme (370 000 X 6 % pendant 19 ans = 1,1 million en 1 an 2 800 X 6,2 % = 1,4 million).

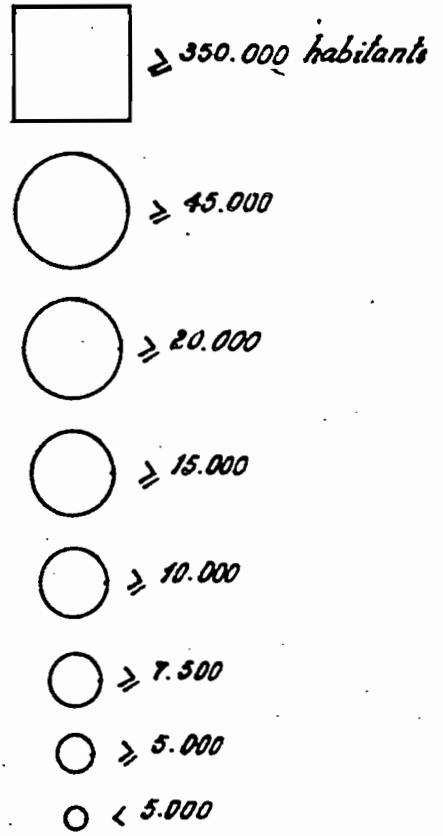
(2) C'était autrefois des villages plus éloignés, qui se sont déplacés en bloc il y a dix ans pour venir se réinstaller à la lisière de la ville. Ils sont maintenant en pleine zone d'expansion de Sokodé.
(Cf. analyse de l'économie par F.C. Barbier).

(3) 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.

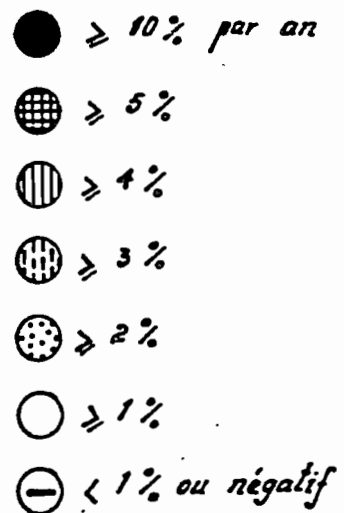
(4) La réforme communale de 1984 a donné à Niamtougou des limites encore plus vastes.



Taille



Taux de croissance



Echelle 1:2.500.000
0 25 50 km

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
% pop. Total 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, _____

(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 3444 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 d'ailleurs celle-ci pose de redoutables problèmes politiques).

, 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): 39 % en 1959, 46,8 % en 1970, 54,4 % aujourd'hui.

(ainsi définie)

*
* *

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

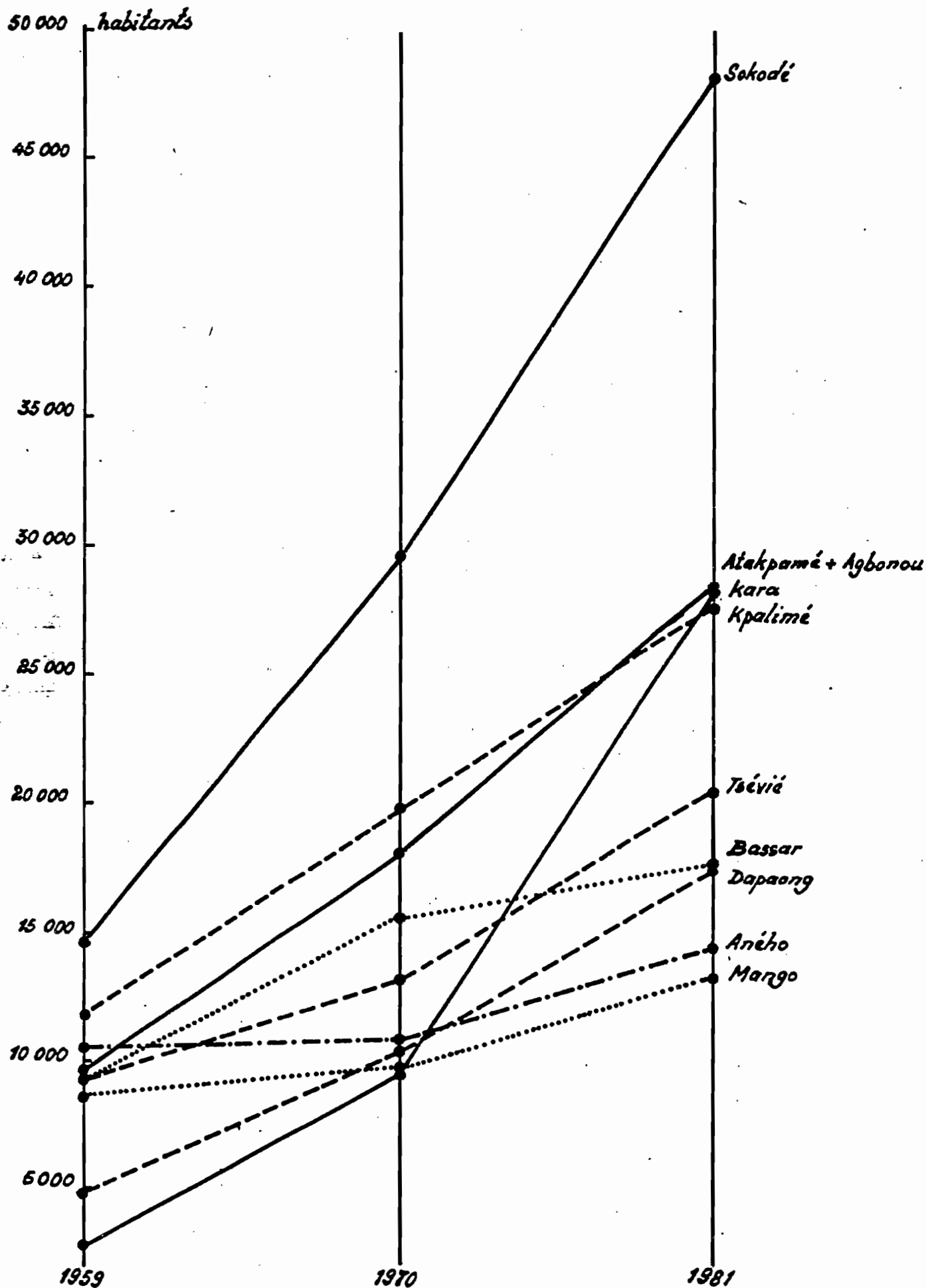
En 1958-60, seules trois villes (Lomé mise à part) dépassaient 10 000 habitants, et de fort peu : Sokodé (14 700), Kpalimé (11 900) et Aného (10 400) ; trois autres s'en approchaient : Atakpamé, Bassar et Tsévié (de 9 200 à 9 600) : ce sont là les six villes qui venaient alors d'être érigées en communes urbaines. ~~Elles~~ 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 (in) Atakpamé - Agbonou (28 500)} qui coiffe, ainsi Kpalimé (27 700), ~~Atakpamé~~ ~~(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

(1) ~~De moyen exercice pour Bassar, de loin la moins "moderne".~~
(2) Mais 28 500 -donc devant Kara- si l'on y ajoute Agbonou.

CROISSANCE DES VILLES PRINCIPALES



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 %), Vogon (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, ~~Kpalimé~~, Tsévié, Pagouda (de 2,9 % à 3,8 %, à peine supérieur à l'accroissement total du pays) ; ^{Atakpamé} 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 surtout Kara, qui dépasse les 10 % (2).

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, Vogon 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 (3) 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

(1) ~~avec Agbonou~~ Avec Agbonou = 4,5 %, ^{sans =} ~~avec~~ ^{second} 3,2 %.

(2) 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.

(3) Mais le ~~volum~~ ^{chiffre} d'Amlamé en 1959 est problématique.

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 %~~ 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 croissance 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 %, Vogan de 2,3 % à 0,8 %, Niamtougou de 2,2 % à 0,3 % (1).

Mais 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} autrement 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 2000, puis 10 500 si ~~l'on compte les nouveaux~~ (Agbonou compris) habitants d'Agbonou), 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 (~~Agbonou compris~~) ; 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.

- (1) Mais, on l'a dit, il y a eu "ruralisation" de l'agglomération, ~~comme à Bafilo. Le centre de Niamtougou seul avait crû de 4 % par an de 1960 à 1970, celui de Bafilo de 4,9 %~~
- (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).

1.3.3 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 la liste des villes . On l'y remplacera par Anié, qui avait encore 60 % 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

~~avec~~ 61 461 citadins supplémentaires : un ^{onzième} ~~dixième~~ de plus que la population urbaine "officielle", ce qui n'est pas négligeable (surtout pour une préfecture comme la Binah, où Kétau représente une fois et demi plus d'habitants que son chef-lieu, Pagouda). Ces onze agglomérations regroupaient 38 204 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 ^{les} 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 Kétau (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} ~~leur~~ 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~~ villages de plus de 500 habitants ne s'accroissent que 2 % par an.
- (2) Kpémé aurait baissé, de 1969 à 1988, mais un problème de limites 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 préfectures(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 centre	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.

1.3.4. 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: ~~A ce rythme, le tiers sera atteint vers 1990, et l'orée du XXI^e siècle verra 40 à 45 % des Togolais dans les villes~~ pour le moment, l'urbanisation du Togo reste modérée.

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

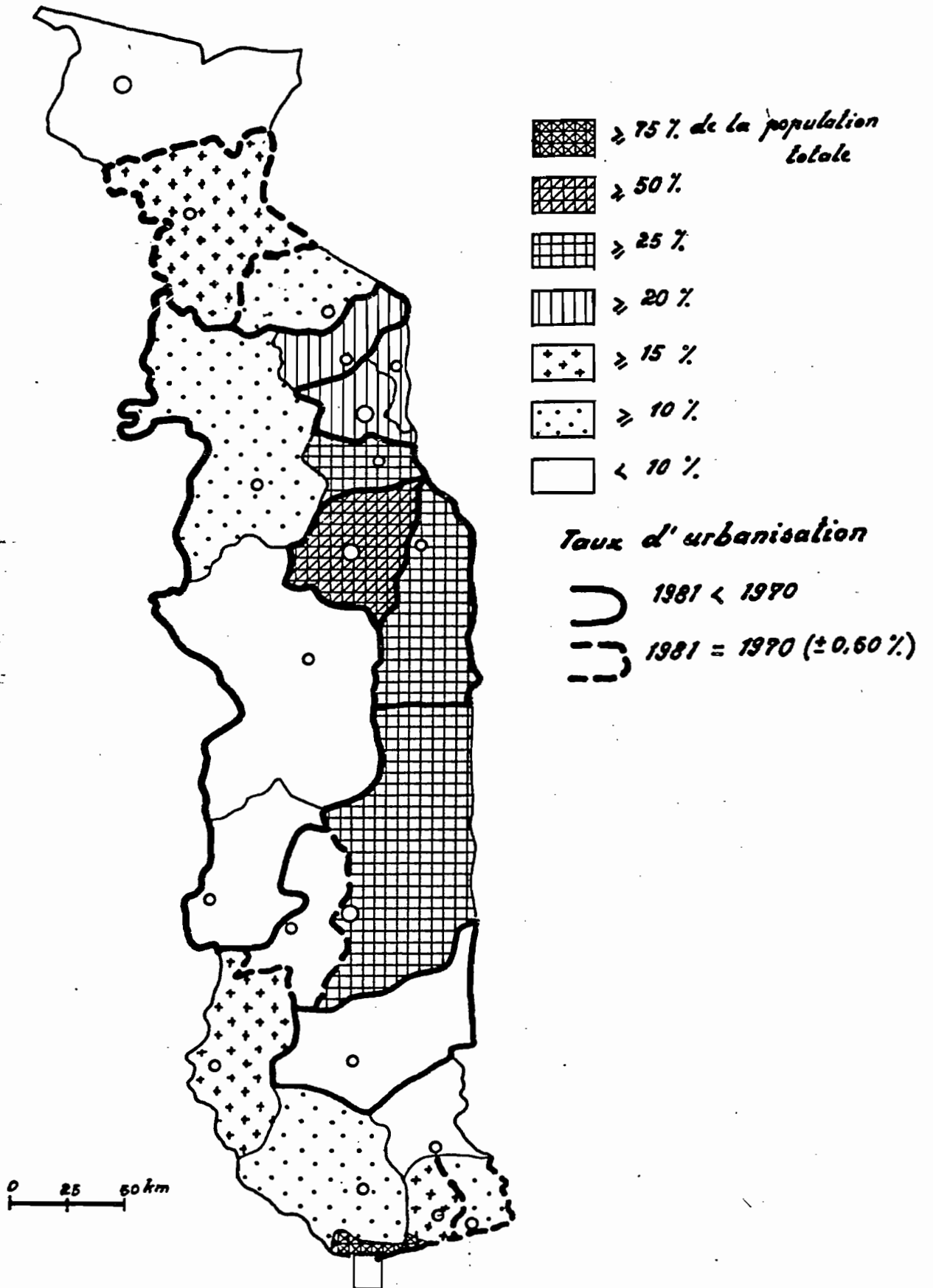
	Maritime		Plateaux	Centrale	Kara	Savanes	Togo (32 V.)
	+ Lomé	- Lomé					
1970	34,8 %	11,6 %	13,3 %	26,8 %	16,5 %	8,2 %	22,5 %
1981	44,7 %	13,7 %	14,6 %	26,2 %	19,2 %	9,3 %	27,5 %

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 : de 86,2 % de citadins dans le Golfe (suivi, de fort loin,

Carte n° 14

TAUX D'URBANISATION PAR PREFECTURE 1981



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 ~~rien~~ rurales en fait. Quant à Kpalimé et Kara, elles sont un peu noyées dans les masses paysannes qui les entourent.

Le phénomène du recul de l'urbanisation apparaît dans sept préfectures (Wawa : - 1 %, Bassar : - 1,3 %, Doufelgou : - 1,5 %, Tchamba, ~~ici dit peu urbain~~ : - 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, ~~dont nous reparlerons plus loin~~ *gonflée par les migrations vers 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 l'ouest, le Togo est loin d'être submergé par un ~~flux~~ *flux* de 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 n'est accru à ce point. Tout ceci dénote, jusqu'ici, une situation globale relativement saine.

1-4

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.

141/- LES RAPPORTS DE MASCULINITE 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^{qu'}d'hommes dans les populations de nos trente-deux villes, soit une moyenne de 96,0 hommes pour 100 femmes^{soit 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	:	92,94	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 Vogon : 94,1 , Tsévié : 94,6. Il est vrai que la fonction migratoire y est très forte. Au Nord, seules sont aussi nettement touchées les villes de Kéto (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 (107,4), ~~Bador (103,1), Sokodé (102,9), Tabligbo (100,9, grâce à ses ouvriers)~~ et encore Sotouboua - région d'immigration rurale spontanée - (103,6), Bador (103,1), ~~les villes les plus dynamiques : Sokodé (102,9), Tabligbo (100,9, grâce à ses ouvriers)~~

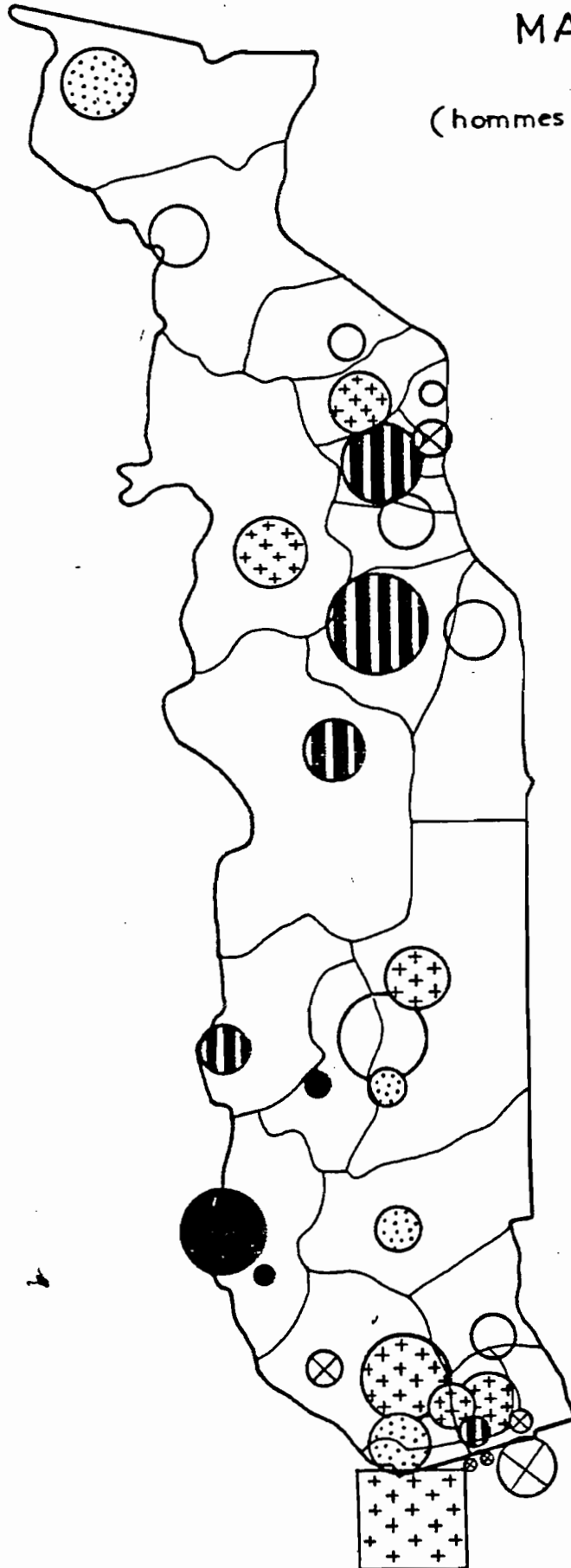
(1) Cotonou aussi a un excédent de femmes : 96,6 H/100 F en 1979.

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

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

.../...

(hommes pour 100 femmes, tous âges)



- ≥ 105 H / 100 F
- ◐ ≥ 102
- 101-99
- ◑ ≤ 98
- ◒ ≤ 95
- ⊗ ≤ 90

taille

- ◻ $\geq 350\ 000$ habitants
- $\geq 45\ 000$
- $\geq 20\ 000$
- $\geq 15\ 000$
- $\geq 10\ 000$
- $\geq 7\ 500$
- $\geq 5\ 000$
- $< 5\ 000$

~~Atakpamé~~ 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.

1.4.2/- L'AGE DES CHEFS DE MENAGE (en 1970)

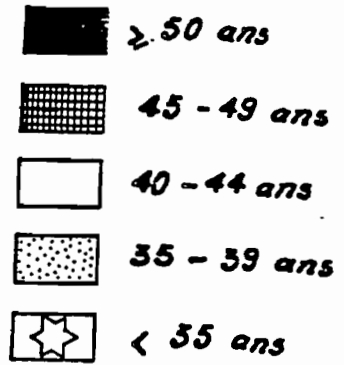
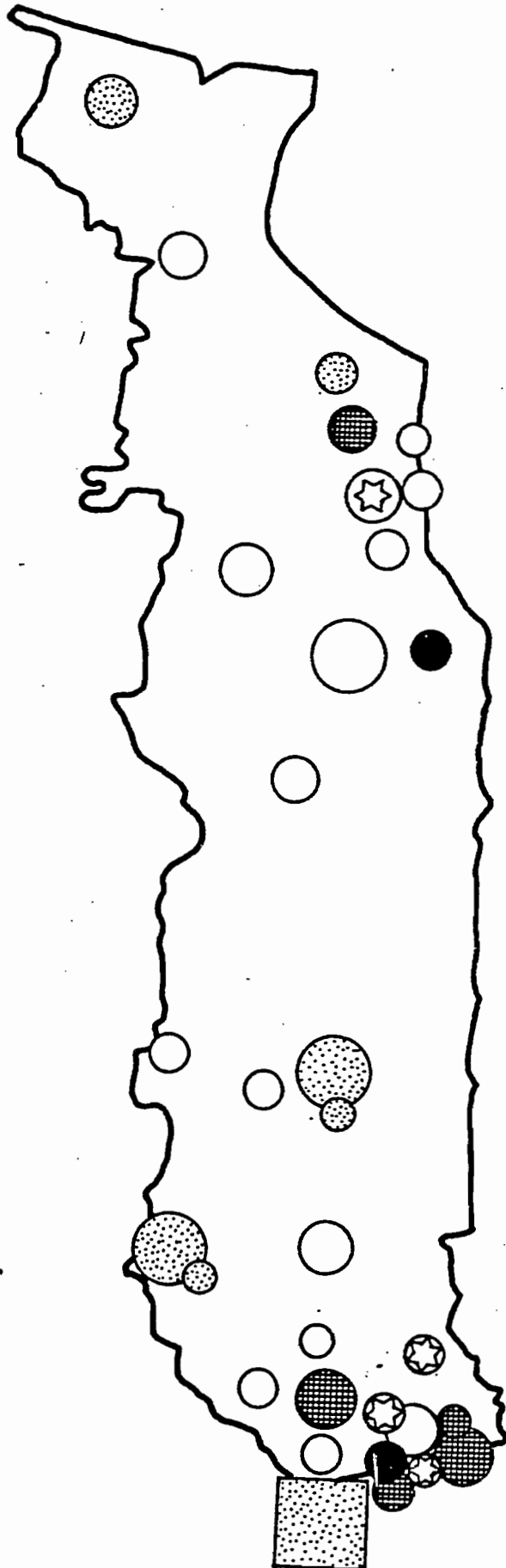
L'âge moyen des chefs de ménage est un instrument d'analyse grossier mais efficace, car les écarts sont nets : pour une moyenne d'ensemble^{de} 42 ans, on voit les chiffres varier de 32 à 57 ans. Les villes les plus "vieilles" sont Togoville (57,7 ans) et Tchamba (55,6), loin devant Glidji (48,4), Aného (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^{et} 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 Dadjia, avec son usine textile, 38,2 à Agougadzépé et ses

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

Carte n° 16

AGE MOYEN DES CHEFS DE MENAGE (1970)



0 25 50 km

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 (1)), Kpalimé et Dapaong (39 ans toutes les deux), les seules vraiment attractives (2).

1.43/- 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} ~~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% ~~de 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

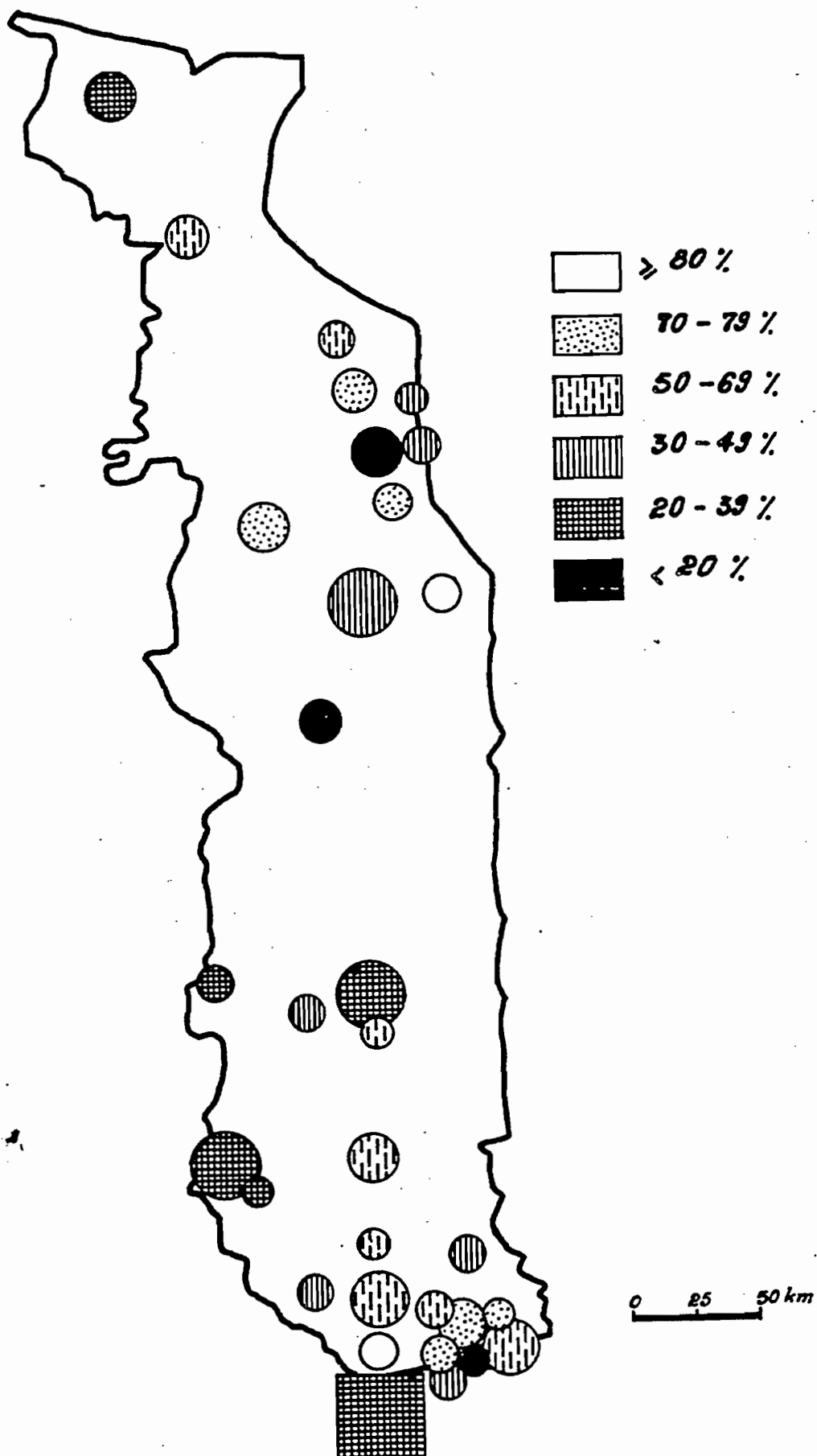
Les villes à faible pouvoir d'attraction sont les gros bourgs du Sud et du Sud-Est, soumis à la concurrence de la capitale, et les centres administratifs secondaires du Nord. Les villes peuplées, en grande majorité d'hommes qu'elles ont attirés ^{d'ailleurs} sont ce que nous avons appelé les "Centres 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, Amiamé, Agougadzépé ...) et quelques places frontalières (Assahoun, Kétao)...

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

(2) 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: 17

CHEFS DE MENAGE (1970) NES SUR PLACE



Lomé, avec 29,1%^{d'}, 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...

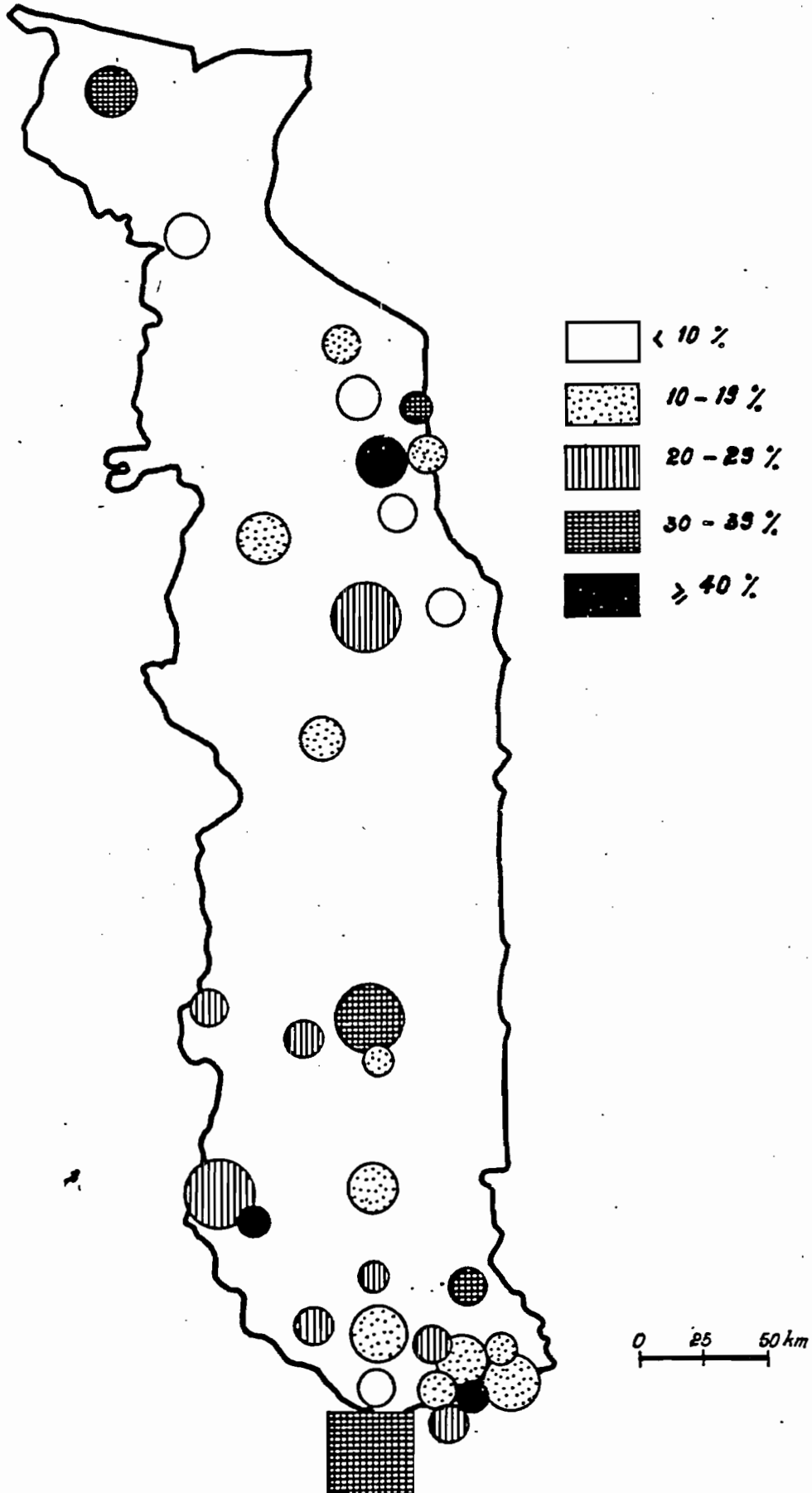
D'où viennent les citoyens qui ne sont pas nés sur place ? Pas toujours de très loin : pour un quart d'entre eux, de la même région (carte 18). C'est en particulier le cas des petits centres mono-fonctionnels de Kpémé (52%) et d'Agougadzépé (46%). C'est aussi celui de certaines capitales régionales : 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 ~~d'une~~^{d'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 (30,5% pour les hommes, 33,2% pour les femmes, avec une prédilection pour ^{le quartier de Bè} 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 de 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 affluent aussi en masse la main d'oeuvre attirée par les plantations, originaire soit de la Région Maritime, soit de la Kara ^{et du pays togolais}. 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%),

(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.

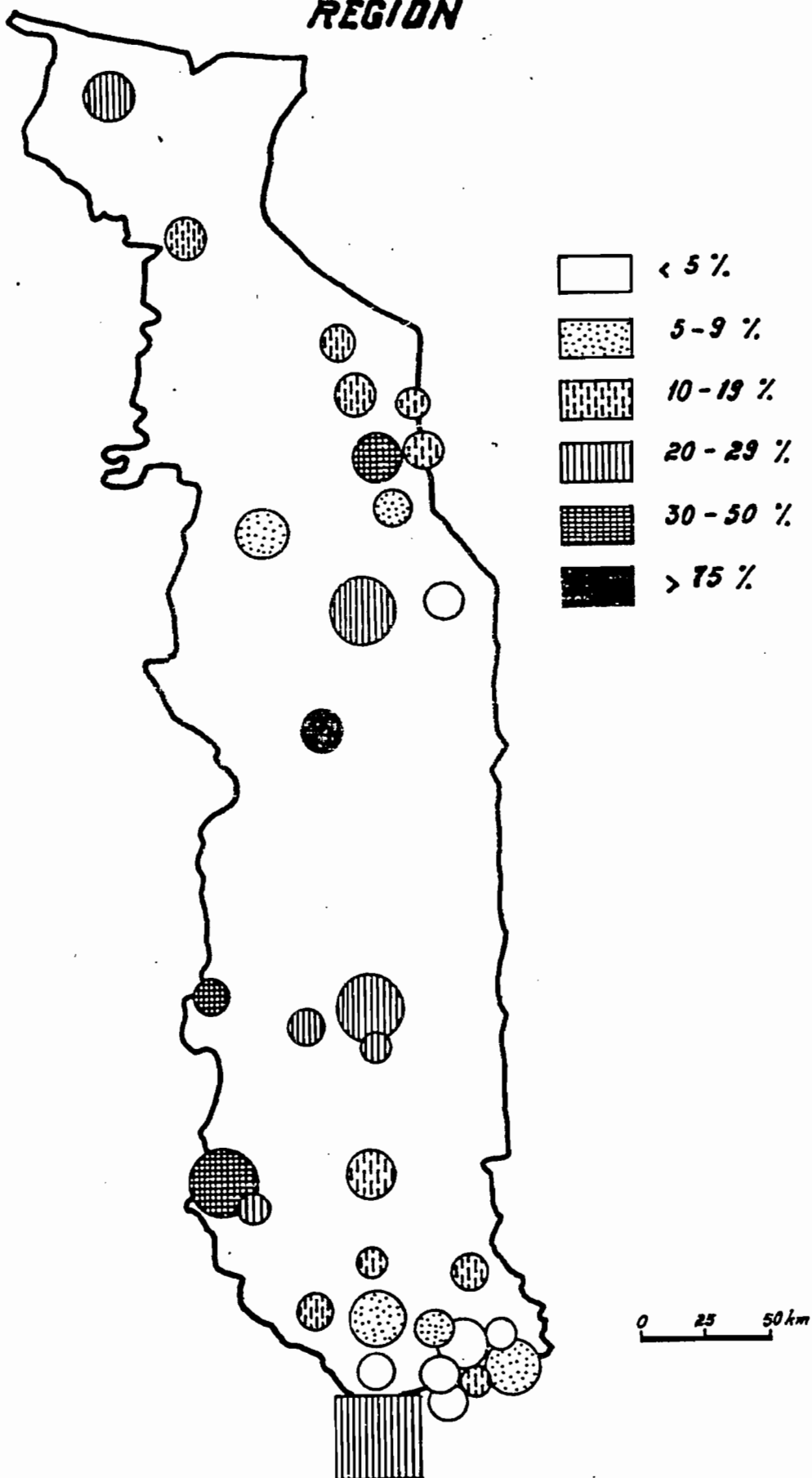
Carte n° 18

CHEFS DE MENAGE (1970) NES DANS LA MEME REGION



Carte n° 19

CHEFS DE MENAGE (1970) NES DANS UNE AUTRE REGION



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%), Vogan (2,7%), Agbodrafo, Togoville, Agoé-nyivé (3 à 4%)... Là encore, ce sont surtout les régions d'immigration rurale - les seuls centres administratifs majeurs qui génèrent des mouvements migratoires importants en volume et en distance.

Enfin les natifs d'un autre pays (1) - un septième des citoyens, 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 %), Kétau et Pagouda (17,2 %), et dans les villes qui cumulent les fonctions administrative et les fonctions d'échange (on a vu que les étrangers sont surtout des commerçants, 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 Yongo 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.

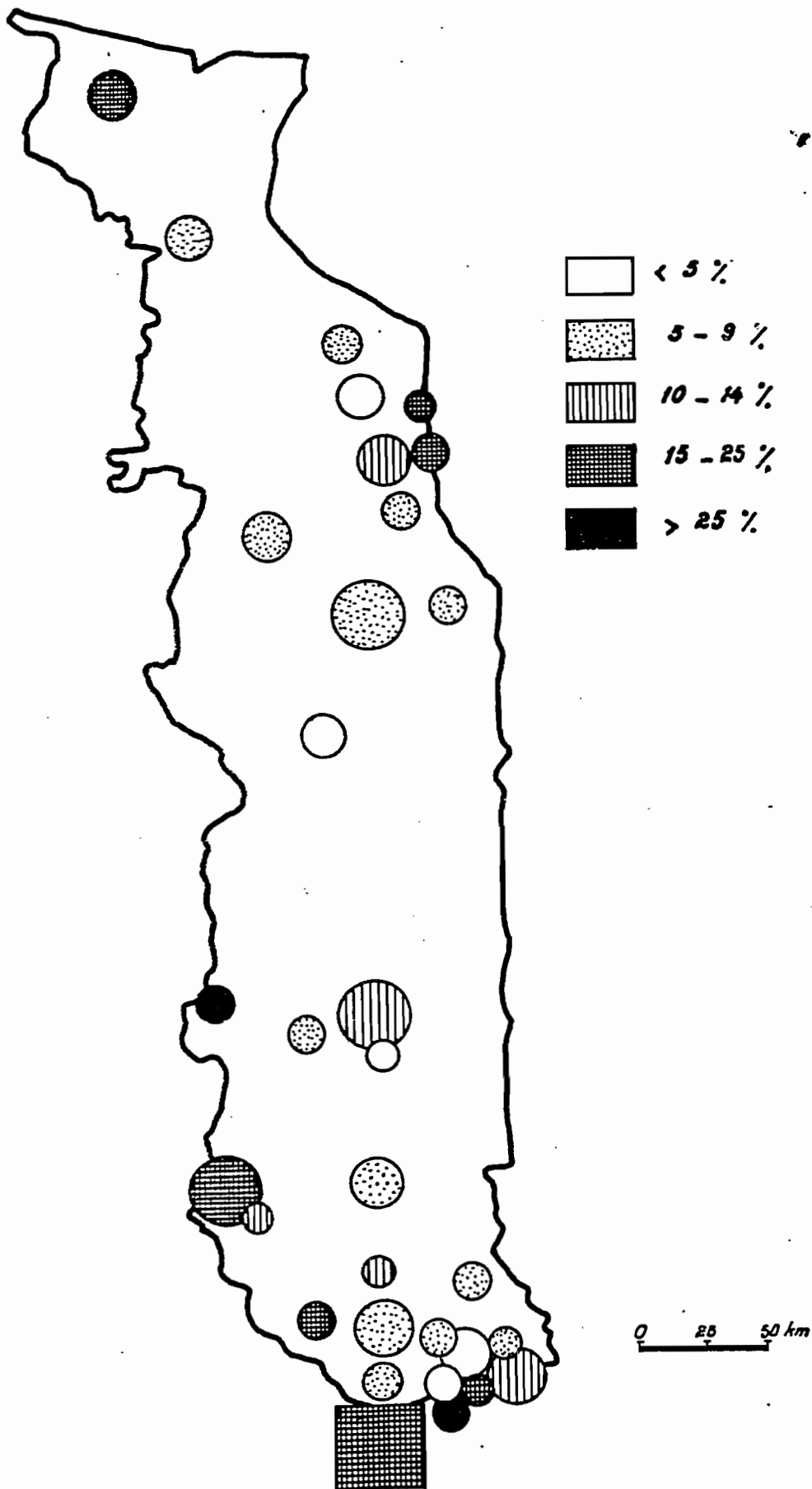
Là encore, les gros bourgs locaux sont les moins attractifs : 1,5 % à Sotouboua, 2,7 % à Vogan, 3 % à Niamtougou et Togoville...

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.

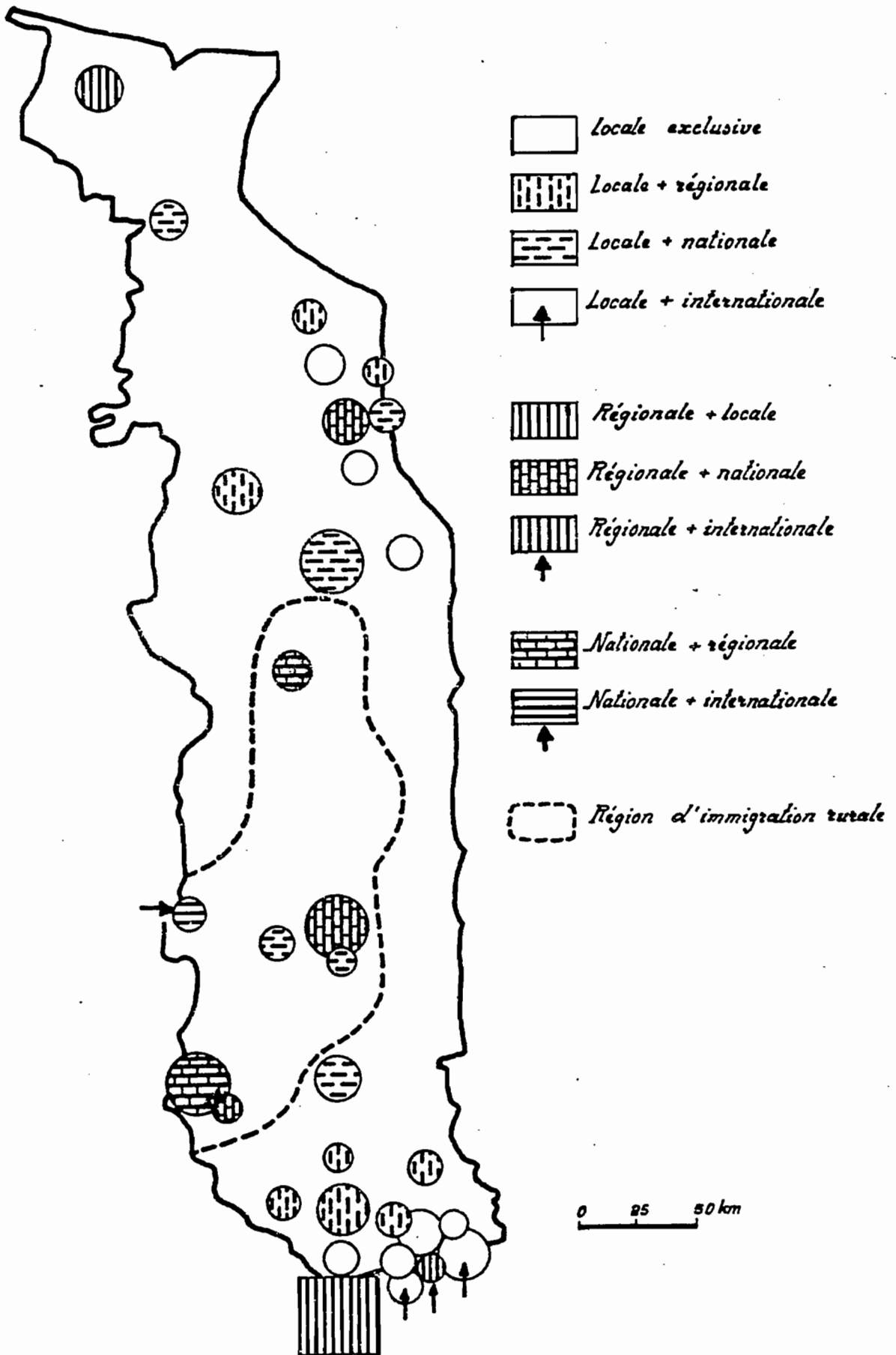
Carte n° 20

CHEFS DE MENAGE (1970) DANS UN AUTRE PAYS



Carte n: 21

ATTRACTION DEMOGRAPHIQUE (1970)



ATTRACTION PRINCIPALE	ATTRACTION SECONDAIRE	
Locale	—	Tchamba, Niamtougou, Bafilo, Vogon, Agomé-nyivé, Togoville, Glidji.
	Régionale	Kandé, Pagouda, Bassar, Agbélouvé, Tsévié, Tabligbo, Hahotoé, Assahoun.
	Nationale	Mango, Sokodè, Kétau Notsé, Amlamé, Dadja.
	internationale	Anèho, Agbodrafo.
Régionale	Locale	Lomé, Dapaong.
	Nationale	Kara, Atakpamé, Agougadzépé.
	internationale	Kpémé.
Nationale	Locale	—
	Régionale	Sotouboua, Kpalimé.
	internationale	Badou.
internationale	—	—

L'essentiel des villes dont le rayonnement est plus que local se trouve dans les zones d'immigration rurale : elles ^{aussi} ~~se~~ 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} ~~perilleux~~, 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

	<i>sur place</i>	<i>même Région</i>	<i>autre Région</i>	<i>autre pays</i>
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 %
Centres infra-urbains	53,1 %	22,1 %	11,3 %	13,5 %
<i>Total des 32 villes</i>	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 "citadinite") décroissante, avec une remontée dans les Centres infra-urbains.

Mais les catégories sont ici moins homogènes : dans les C.V.U., Anèho 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 ^{recueille} ~~reçoit~~ surtout ses propres ressortissants, partis faire carrière dans la capitale. Parmi les CFU, l'oiseau rare est Badou, où les autochtones (20 %) sont surclassés par les immigrants nationaux (30 %), étrangers ^{- le Ghana est à deux fois -} (29 %) et régionaux (21 %). Dans les CPU, Sotouboua se distingue par l'absence d'autochtones (7 %) et le déferlement des natifs ^{de} d'autres Régions (79 %). Reprenons nos classifications en extrayant ces trois "anomalies".

	sur place	même Région	autre Région	autre pays
C.V.U. sauf Anèho	25,1 %	30,8 %	31,4 %	12,7 %
CFU. sauf Badou	65,0 %	17,0 %	10,9 %	7,1 %
CPU. 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, ^{où} ~~où~~ la masse amortit ce genre d'écart.

1.4.4. /
 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 ethnoculturels principaux que l'on distingue usuellement au Togo ~~ont~~ (en effet ^{des} comportements ~~de~~ 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 ~~répartition~~ ^{distribution} dans l'ensemble de la population.

	CM CITADINS	TOTAL TOGO
Ewé	25,2 %	21,6 %
Mina	18,5 %	5,8 %
Ouatchi	7,9 %	10,7 %
Kotokoli	7,3 %	10,7 %
Kabyè	6,2 %	13,3 %
NIGERIA (1) Nigeria (1)	5,3 %	- de 1 %
REP. POPULAIRE DU BENIN R.P. de Bénin	5,2 %	- de 1 %
Ana	2,9 %	2,6 %
Bassar	2,6 %	1,7 %
Losso	2,6 %	4,5 %

(1) Nigeria de 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).

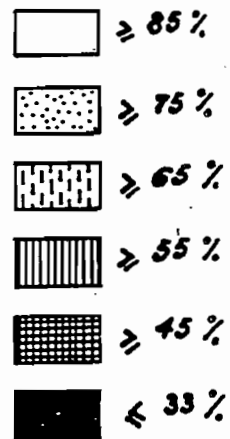
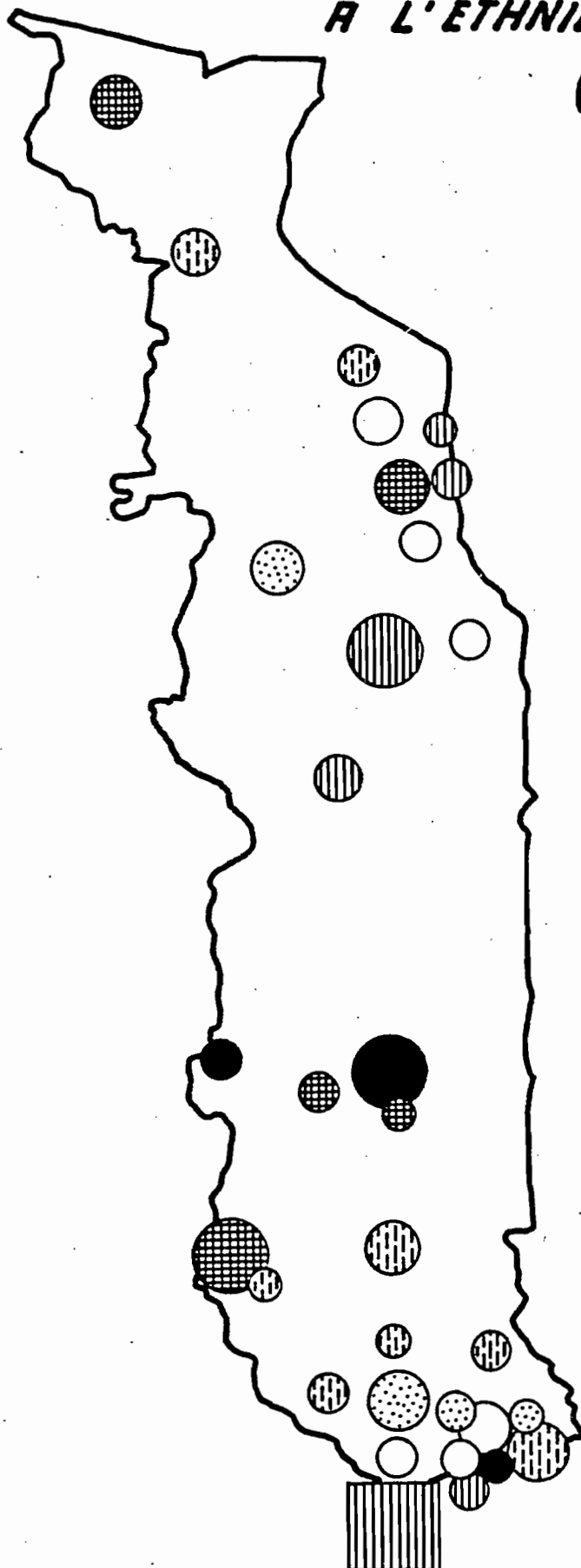
Il y a donc bien des différences nettes entre les peuples urbanisés et ceux qui sont restés purement ruraux, mais un grand nombre de groupes restent dans des valeurs moyennes. Notons par ailleurs que le gradient Nord-Sud n'explique qu'une partie des variables (les Ouatchi sont depuis des siècles à portée 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 % Ewé... 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 ; 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.

Carte n° 22

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



Nota bene:

Lomé = Ewé + Mina

Dapaong = Moba + Gourma

0 25 50 km

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'Akpossu 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 Nigérians 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 Nigérians attirés par la fonction de plaque tournante commerciale.

Lomé est dominé par deux groupes aux affinités étroites mais à l'histoire et à la répartition spatiale distinctes : les Ewé (31,0%), autochtones dans les ^{quartiers} ~~parties~~ 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 ~~le centre~~ ^{in uca} Bè et le port) 5,5% de Nigérians (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%} ~~de tran-~~ ^{de} ~~gers~~ (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 Nigérians, 2,5% de Ouatchi, 1,5% de Béninois. 4% ^{seulement} des CM nordistes ^{ne s} sont ~~représentés~~, contre 22% des Nigérians (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 ~~sont~~ 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.

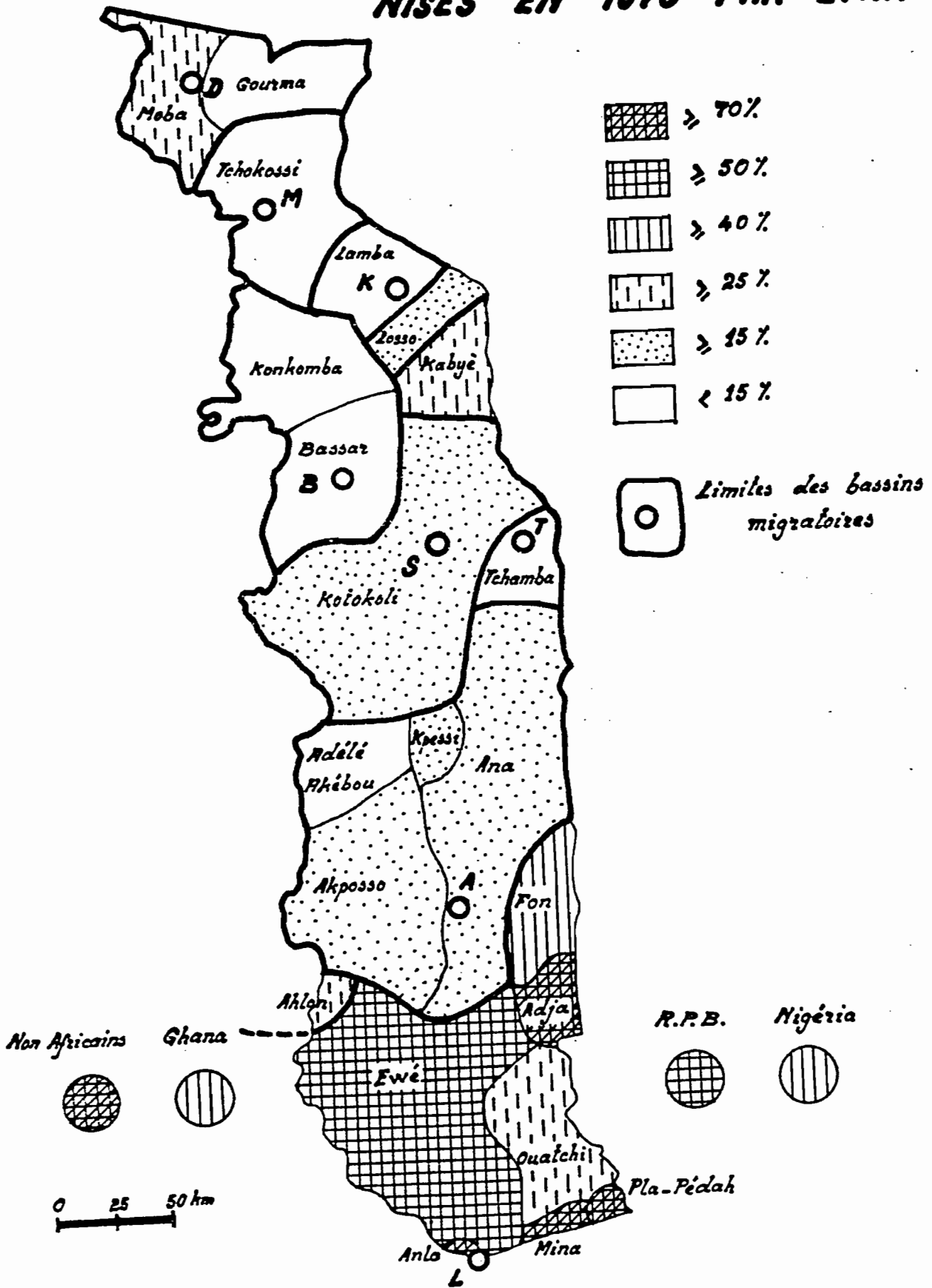
Trois des Centres vraiment urbains se révèlent capitales locales : Dapaong a retenu 44% des Moba citadins et 80% des Gourma (^{le nombre} ~~faible~~, il est vrai), Sokodé 38% des Kotokoli, Atakpamé 51% des Ana (1). Tous les autres peuples ^{principaux} sont drainés en priorité par Lomé, qui concentre 24,7% des Kabyè (contre 18,5% à Kara), 36,2% des Ouatchi (contre 18,8% à Vogon), 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 ^{humain} ~~migratoire~~ de Lomé reste fondamentalement sudiste.

Il y a donc d'autres pôles d'attraction, qui forment autant de "bassins ^{humains,} ~~migratoires~~ 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. 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 Tchambavoisins ...

Carte n° 23

PART DE LOME DANS LES CHEFS DE MENAGE URBA- NISES EN 1970 PAR ETHNIE



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 importants, convergent vers ~~Lomé~~ la capitale. On compte ^{ainsi, par} 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).

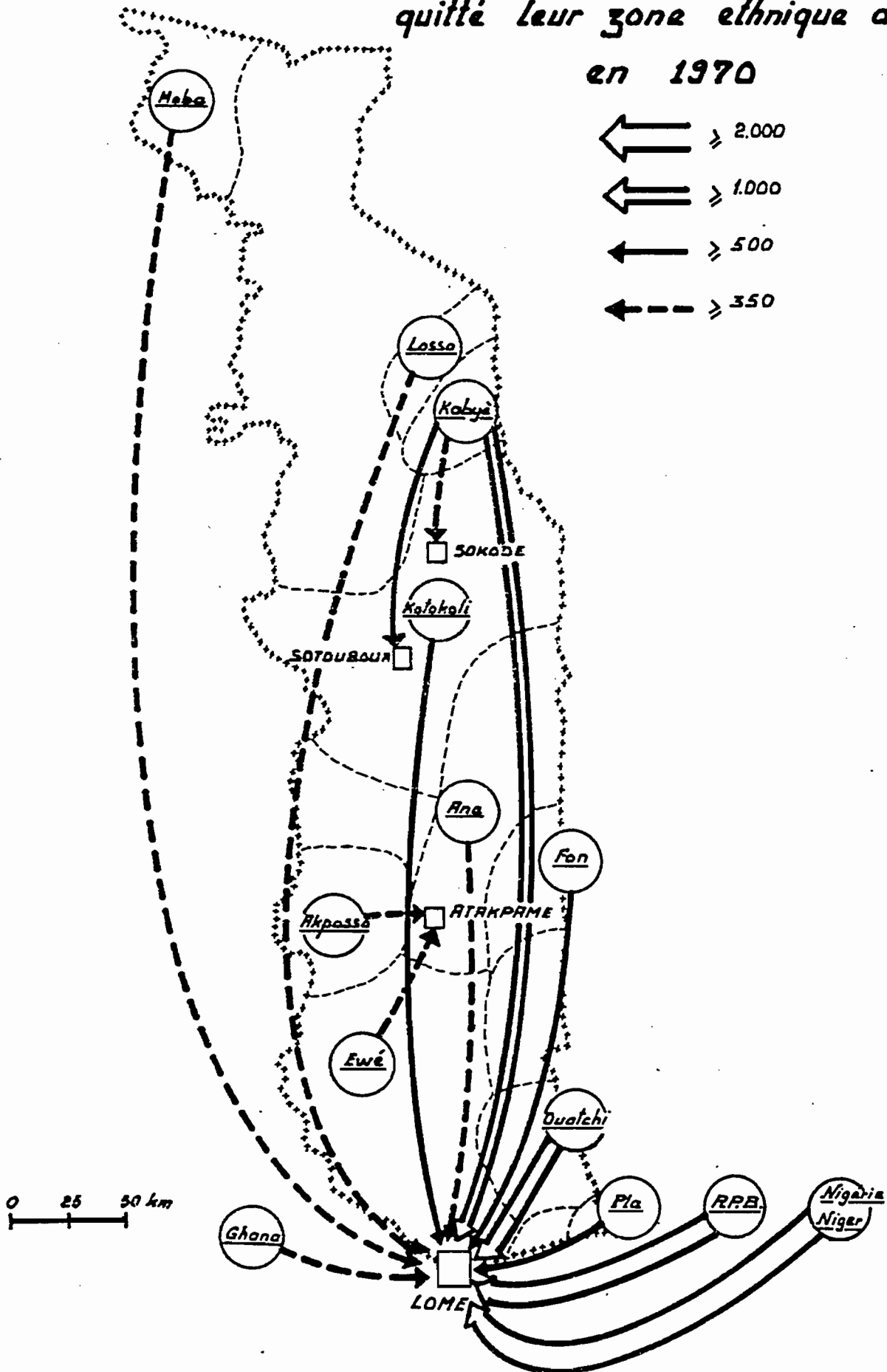
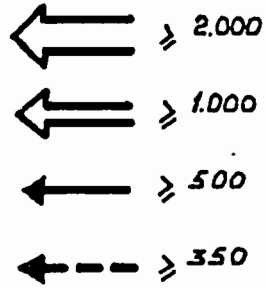
Large prépondérance, donc, des flux côtiers, (Mina, Pla, et aussi Ouatchi, Béninois, Nigériens, Ghanéens) et méridiens qui convergent sur Lomé. Les autres

.../...

Carte n: 24

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

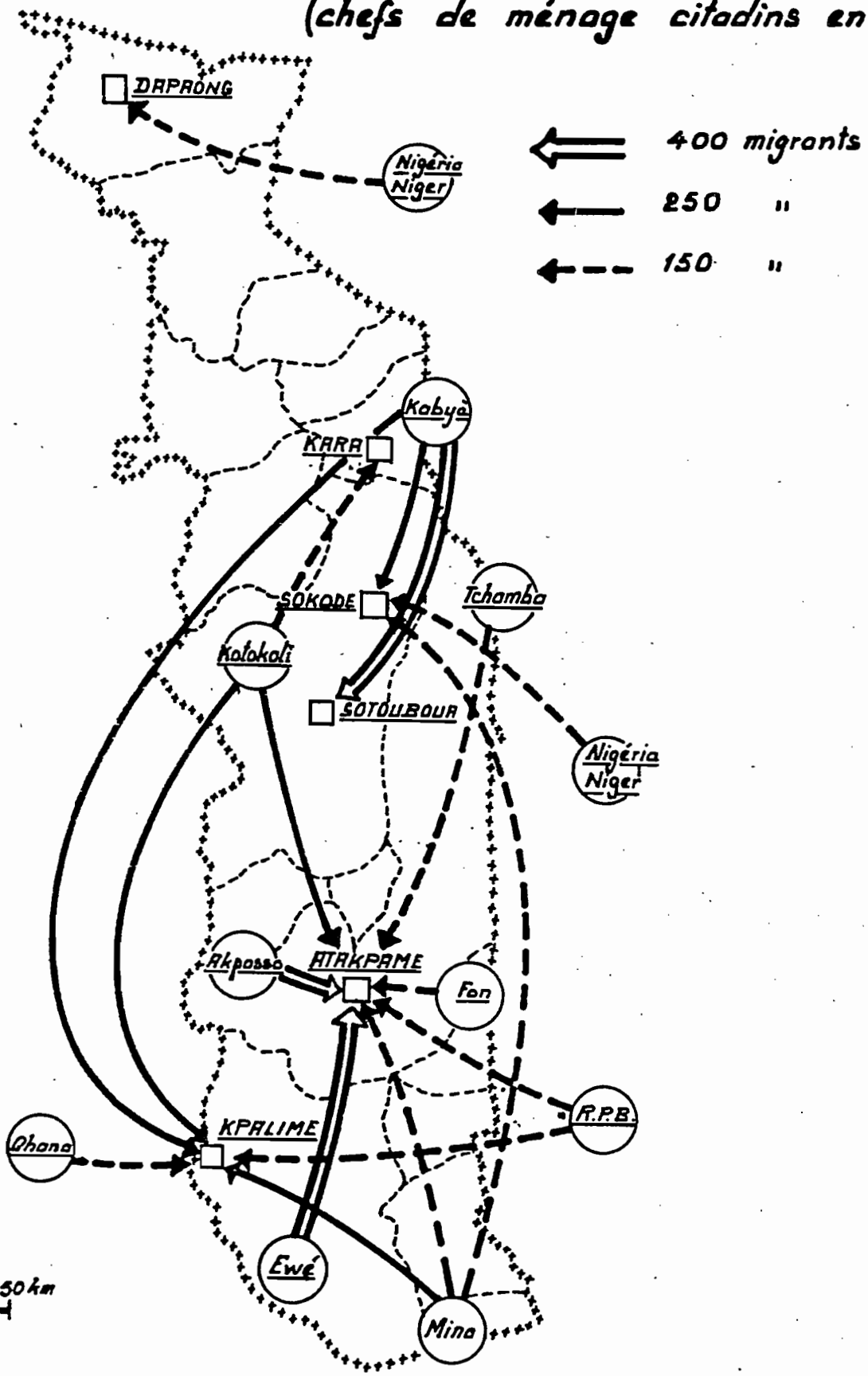
en 1970



Carte n° 25

PRINCIPAUX FLUX MIGRATOIRES (hors Lomé)

(chefs de ménage citadins en 1970)



~~Les grands~~ 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 Koto'koli 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.*

1.4. 5/- REMARQUES SUR LES MODALITES 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 immigrants 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% décedés} 13,6% habitent toujours au même endroit ; 5,9% ont changé de quartier; ~~4,1% décedés~~ 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 femmes et encore plus les enfants, qui passent si ^{facilement} ~~souvent~~ 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'^{entre} ~~entre~~ ^{interpénétrer} et de se nourrir mutuellement.

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

— La seconde remarque vise à rappeler que les déplacements¹²² sont 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~~^{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^{les} : 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 : faut-il aller rejoindre le frère qui peut héberger, l'oncle qui a du travail, le cousin qui peut aider dans les démarches ?.....

(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.

Le mécanisme cumulatif est dès lors cassé, et le ~~groupement~~^{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.

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.

1.5.1. 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 transactions jouant sur les différences de prix, de valeur des monnaies et d'approvisionnement entre les cinq ou six pays qui environnent le Togo (3).

Les campagnes sont donc quadrillées d'un semis plus ou moins dense de marchés périodiques (qui suivraient autrefois des calendriers traditionnels, de trois, quatre à 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~~ un village se trouve à plus de dix kilomètres d'un marché, tant est serré le maillage de ceux-ci (4). (Carte 26)

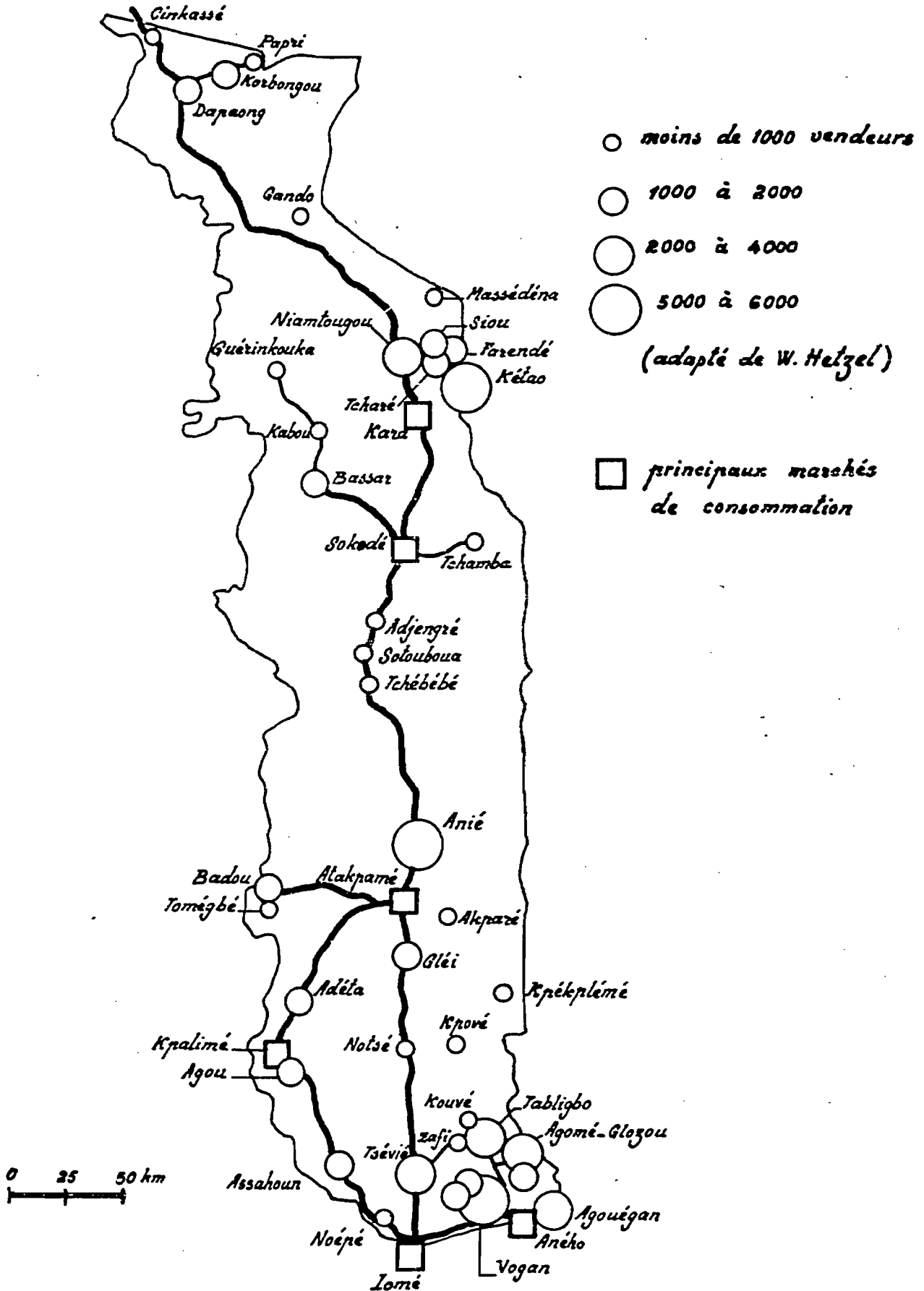
(1) Hormis le document de W. Hetzel. "Handel in Togo und Dahomey", dont les enquêtes datent d'une quinzaine d'années.

(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.

(3) 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.

(4) - En fait le Bois : "Les marchés ^{2020 dans la} du Sud-Est ^{de la} de VO"

PRINCIPAUX MARCHÉS RURAUX de collecte des produits agricoles



Mais les marchés ne sont que des points de contact fugitifs : la nuit venue (1) 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 Kétau, les trois plus gros marchés de collecte du pays (2), 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.

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 bénéfices : 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", "maïgida" 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 surtout 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 (3). 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

(1) 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.

(2) Anié, aurait maintenant dépassé Vogon. Il 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.

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

(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 (1)). 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 1500 employés (2). 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 cent 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 1600 emplois et qui, ^{sans doute} mal conçu et ^{certainement} mal réalisé, vivote 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 été 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 3400 emplois, en juin 1982, dans 90 entreprises (3), pour l'essentiel 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

(1) La féculerie de manioc de Ganavé (près d'Aného), l'huilerie d'Alokoégbé, l'égrenage de kapok à Sokodé sont arrêtés.

(2) Dont 55% habitent sur place, 40 % à Atakpamé et le reste dans les villages. 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).. ^{des alentours}

(3) Qui, de toute façon, ont un intérêt économique majeur à rester groupés (et proches des sources d'énergie). 2956 salariés dans 35 entreprises de 20 emplois, 436 dans 57 plus petites. (source : Al. Schwartz). ^{(fin de}

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 ^{quelque vingt ans} ~~1965~~. 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 du 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} SGGG, UAC, CFAO, SCOA, CICA, à capitaux surtout européens, ~~mais~~ avec participation de l'Etat et de particuliers Togolais (3).

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 (4). Dapaong, Mango avaient ~~alors~~ trois ou quatre agences commerciales, Kara, Sokodé, Tsévié, cinq ou six, Kpalimé et Atakpamé une dizaine....

(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. ~~créée seulement vers 1980~~. UAC est une émanation du groupe anglo-hollandais UNILEVER.

(4) 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~~ (écrit vers 1955)

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 inutile 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 ~~aussi~~ 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.

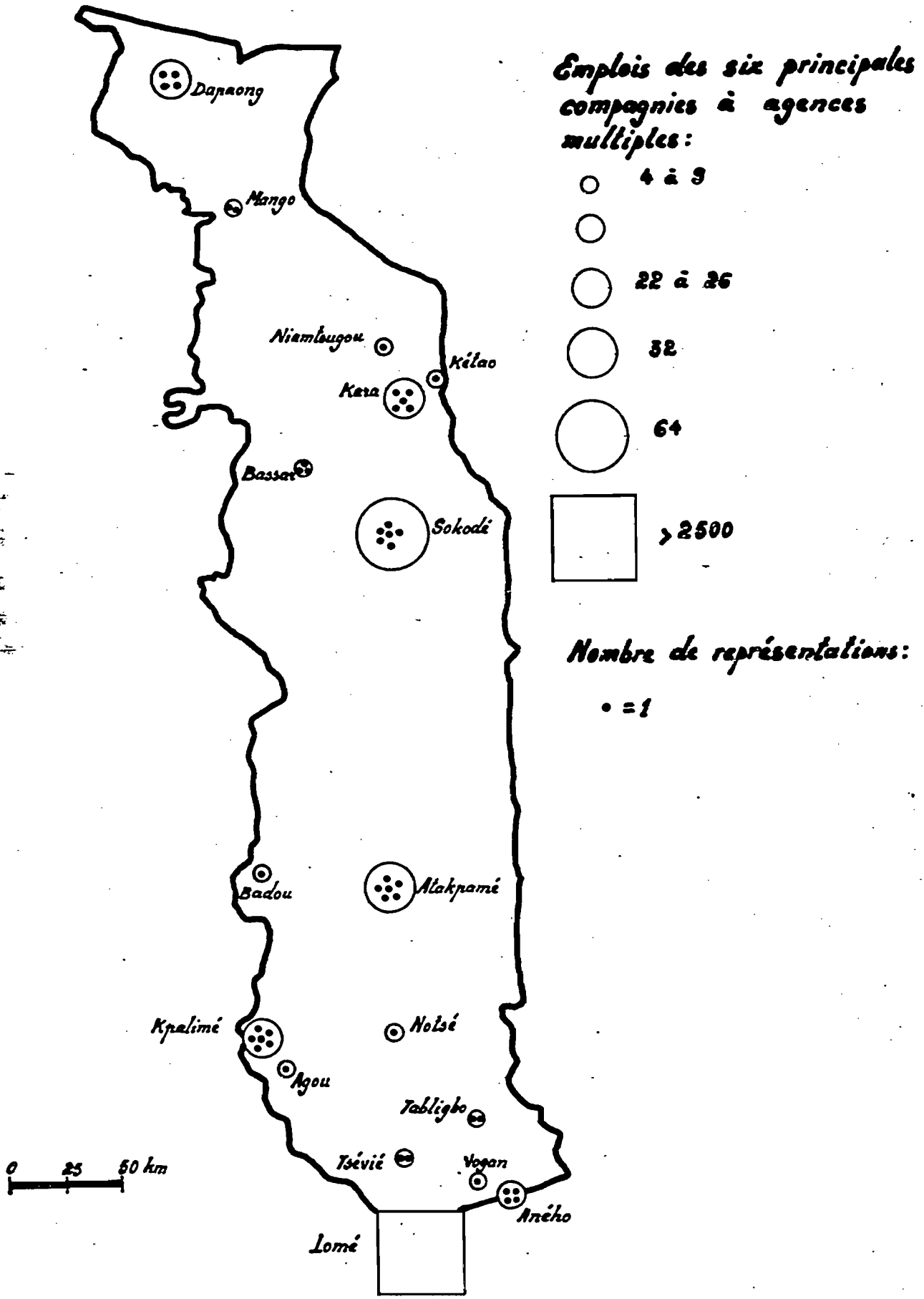
Actuellement, le réseau commercial togolais est à peu près stabilisé (1), ^{euphorie} L'essor des années 1975-1980 et la croissance de la ville de Kara, discrètement mais efficacement soutenue par les pouvoirs publics, y amenèrent plusieurs implantations, tout comme la création de la CIMAO et la présence 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 y a actuellement ^{un réseau de} que six firmes ayant des 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 2685 emplois, 92% du total : ^{la disposition} est écrasante.

(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) Dans 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.



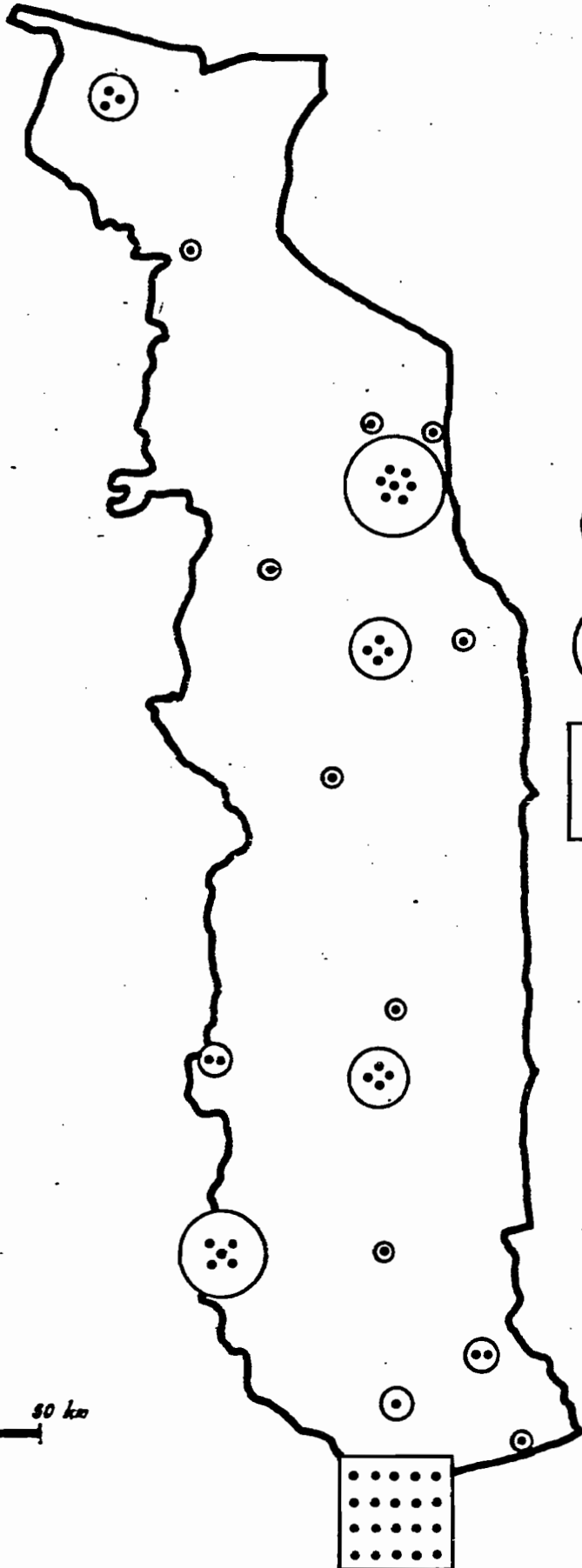
Le "Répertoire" de la Chambre de Commerce du Togo recense 472 firmes du commerce général à Lomé, toutes tailles confondues (à l'exclusion du secteur informel évidemment), et 5 dont le siège social est à Kpalimé, 4 à Sokodé, 3 à Atakpamé et à Kara, 2 à Tsévié et à Bassar, 1 enfin à Tabligbo, Agou, Bafilo et Dapaong : 23 en tout, 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.

~~La distribution est décentralisée plus significatif que dans aucune ville indienne ne dispose d'un réseau régional~~

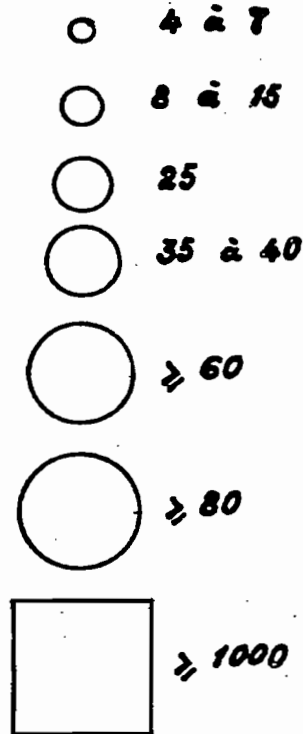
d) Les organismes bancaires ont connu, à l'inverse, une forte expansion spatiale depuis les Indépendances (seules les capitales étaient alors desservies). Bien sûr, tous les sièges sociaux (ainsi que les organismes de crédit, privés et publics, et les assurances...) sont à Lomé, mais sept banques ont des agences dans l'intérieur : Banque Togolaise de Développement, 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, BTCL et BIAO, qui totalisent, à elles sept, 37 agences dans l'intérieur et une vingtaine à Lomé (1) 321 emplois pour les premières (22%), 1164 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.

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



Nombre total d'emplois



Nombre total d'agences

1 = •

0 25 50 km

1.5.2. 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 trafic, 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 de "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~~ ^{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 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 est depuis fort longtemps question de fermer le réseau, mais cela s'accompagnerait d'un coût social important (environ 1200 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

(1). A l'époque précoloniale 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 la 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.

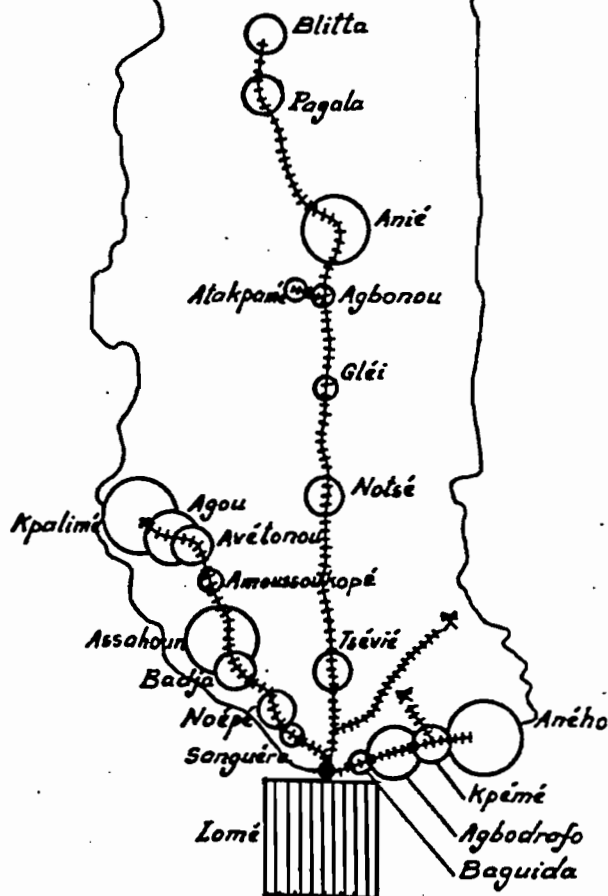
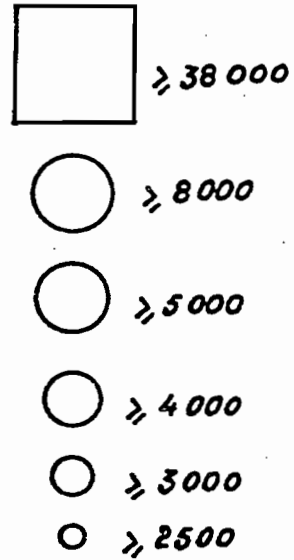
(2)- L'"aéroport international" de Niamtougou ne sert actuellement qu'^{à l'}aviation militaire.

(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.

Nombre de voyageurs
au départ en 1983
(moyenne mensuelle)



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 3933 voyageurs par gare sur la première de ces lignes, 3758 sur la seconde, 2378 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: ~~38 666 voyageurs en 1983, dont 17 000 pour la gare centrale. Celle de Tokoin~~
38 000 voyageurs par mois (en moyenne) y ont pris leur billet en 1983, dont 17000 dans la gare centrale/11000 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 (8500) et Kpalimé (8400). Atakpamé et Agbonou (où bifurquent la ligne du Nord et celle qui monte en ville) réunies atteignent à peine 5400, et Blitta 3600. Viennent ensuite de gros marchés Anié et Assahoun (5300), Agbodrafo et Agougadzépé (4700), Tsévié et Pagala, sur la ligne de Blitta, ~~jusqu'à~~
Kpémé, Noépé, Notsè (3400), à peine plus que de gros villages : Badja, Avétonou, Sangèra, Gléi....

Le trafic des marchandises, très irrégulier d'une année sur l'autre, est limité à un tout petit nombre de gares, c'est-à-dire aux terminus : Blitta vient en tête avec 15300 tonnes chargées en 1983 (45% de moins qu'en 1982), devant Aného et Atakpamé (7800 et 7700 t). Lomé expédie près : 3000 tonnes seulement (un tiers de moins qu'en 1982, Notsè (1000 t) et Agbonou (300) font de la figuration : Tsévié et Pagala ne figurent plus sur la liste.

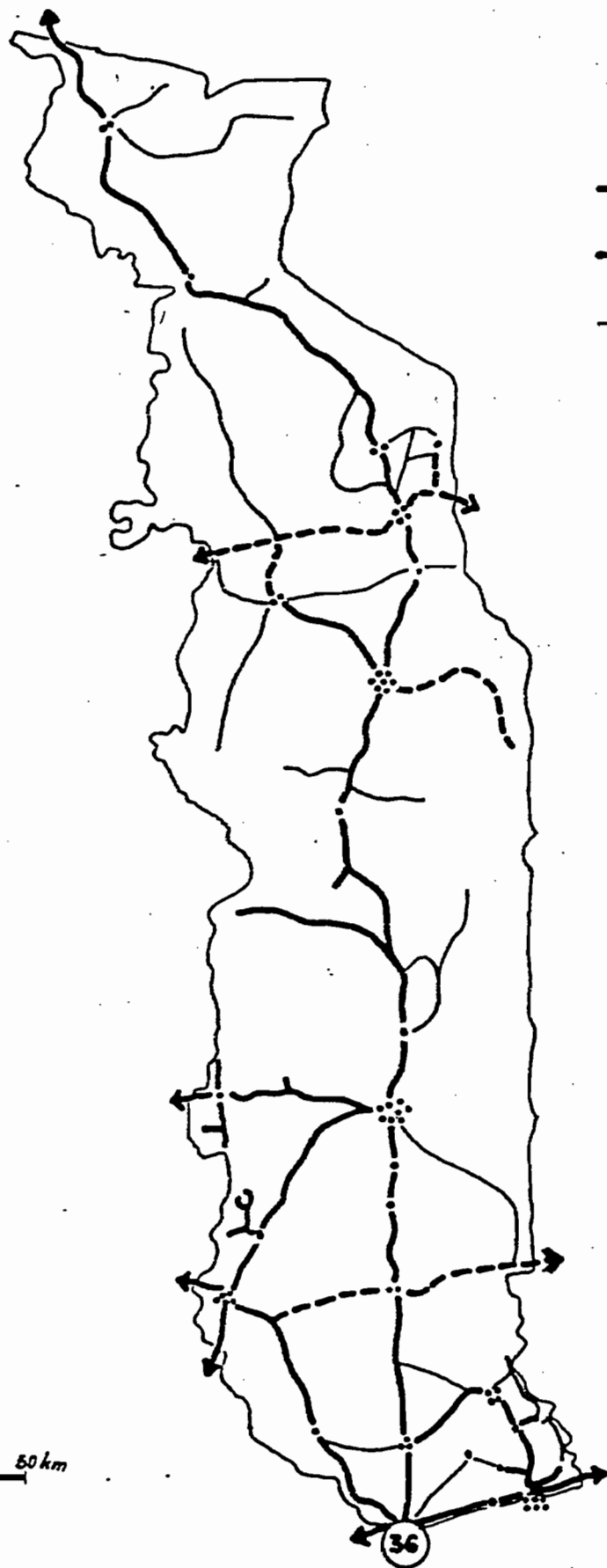
2. La circulation routière est évidemment beaucoup plus importante et un très gros effort d'infrastructure a été réalisé, durant la décennie 1970-80, pour assurer le goudronnage de tous les grands axes du pays, qui a maintenant près de 1200 km de routes en général excellentes (2) (carte 30). Les grands itinéraires avaient été fixés à l'époque coloniale (3), 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'Indépen-

- (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 très espacées, mais néanmoins régulières.
- (3)- 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).

Carte n° 30

AXES ROUTIERS

1984



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

0 25 50 km

dance, qui amenèrent les premiers bitumages : Lomé-Kpalimé-Atakpamé et, de là, des bretelles escaladant les plateaux (Koto, Ndanyi), 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, ~~Sokodé-Kara~~, Kara-Kandé, enfin Kandé-Dapaong et de là Ouagadougou. Des bretelles rejoignent aussi Tabligbo, Badou (4), 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 (2) 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...

b /- LE TRAFIC ROUTIER

1- La répartition des véhicules est une indication très précieuse. La seule Région Maritime a immatriculé ⁽³⁾ en 1982, 87% et, en 1983, 85% des véhicules à quatre roues du pays, et seulement 65% (1982) et 41% (1983) des deux roues, moins coûteux donc plus accessibles aux maigres revenus de l'intérieur. ⁽⁴⁾ 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) de 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 ~~de~~ 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

(1) D'ou 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. *evidente*

(2) BP, SHELL, TOTAL, MOBIL, TEXACO et ATODIP (Société d'Etat, à peine fonctionnelle)

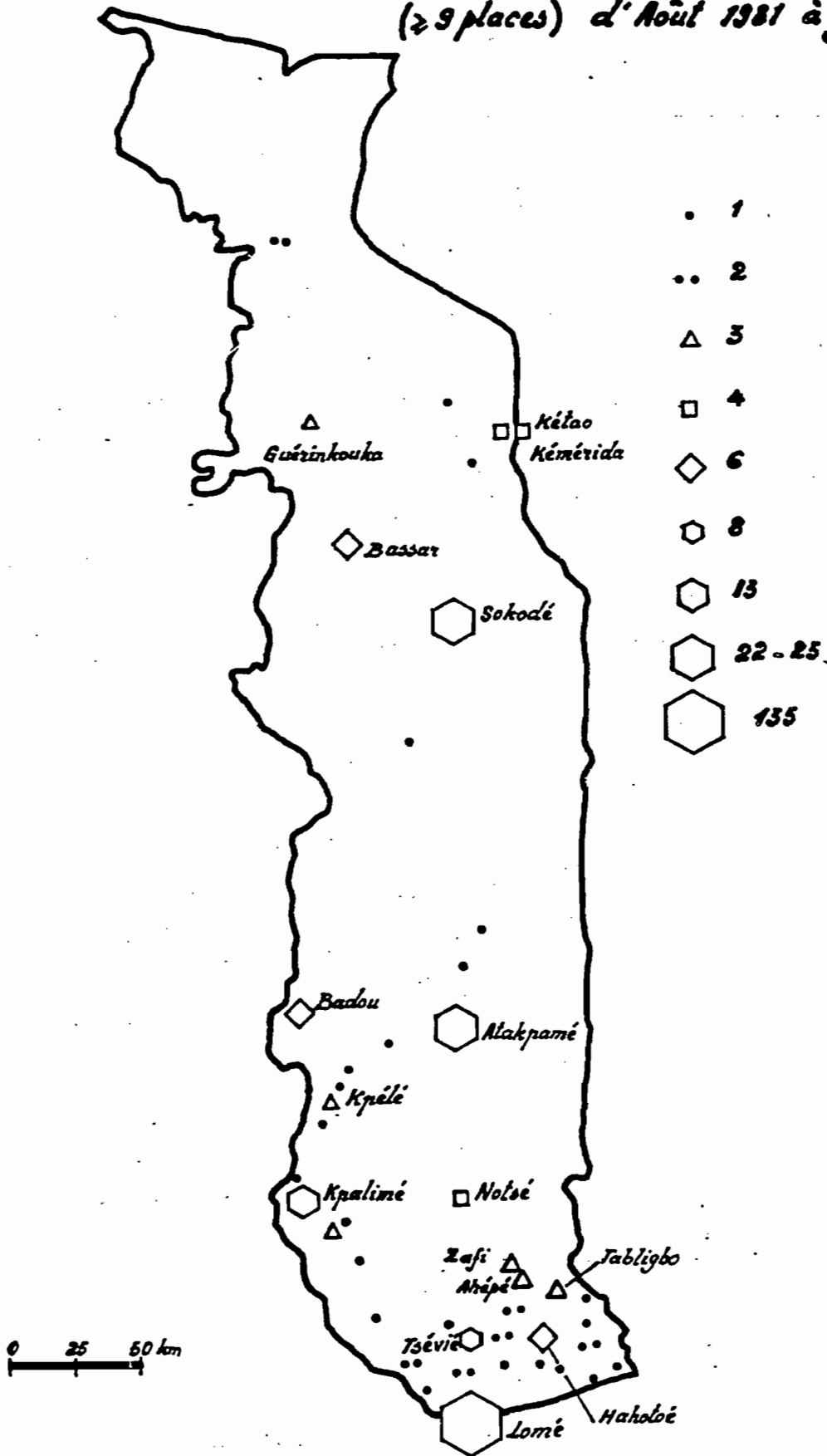
(3) En série normale, c'est-à-dire sans les diplomates, coopérants, militaires, etc...

(4) La crise est passée par là : 3581 quatre-roues et 1210 deux-roues en 1982, 3284 et 2829 en 1983.

Carte n° 31

IMMATRICULATION DES TRANS- PORTS EN COMMUN

(29 places) d' Août 1981 à Juillet 1982



un tiers du total est beaucoup plus dispersé : 8 à Tsévié, 6 à Bassar, Badou et Hahotoé (avec sa mine de phosphate), 4 à Notsè, Kétao.... ne sont 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, ~~ce qui~~ signe de la faiblesse de leur capital mobilisable réel (1), 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 ~~de~~ 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, ~~moins~~ (moins monétarisé) ^{c'est-à-dire}.

Les camions (y compris tracteurs et ~~autres~~ remorques) ont été comptabilisés par la Direction de Transport 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 tournante de l'extrême-Nord. Le reste ^{un} dixième est éparpillé de Cinkassé (bourg né du trafic à la frontière voltaïque) à Kpalimé, et de Badou (on a dit combien son réseau routier évoque le drainage illicite de cacao et d'autres produits du Ghana) à Guérin-Kouka, en passant par Kétao ou Anié, tous gros marchés de collecte (carte 32).

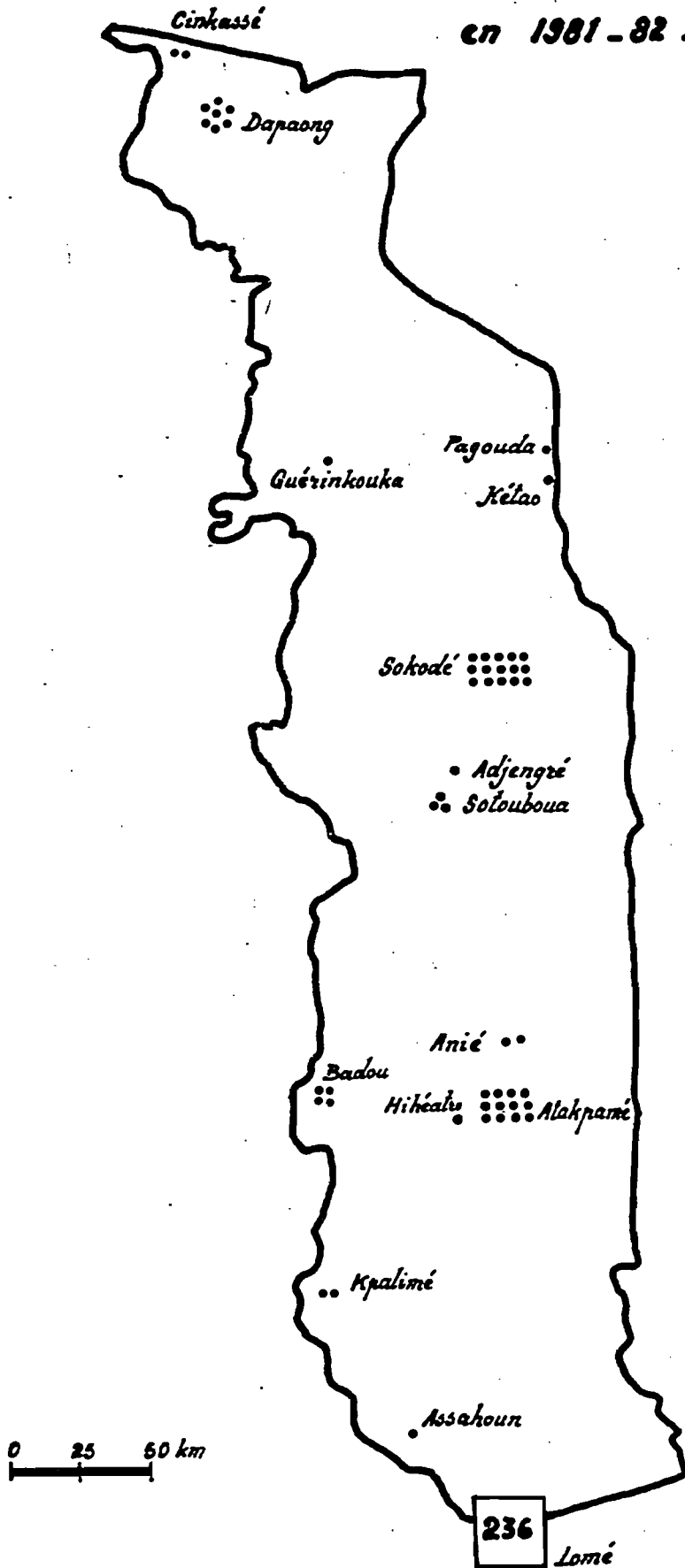
Un autre document de même origine regroupe les seuls transports internationaux classés par transporteurs possédant la carte TIE. En 1982-83, ceux-ci sont 117 (possédant 60 camions, 187 tracteurs et 199 remorques). Un peu plus de deux-tiers (69%) résident à Lomé, qui possèdent 42% des camions, 93% des 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 la Haute-Volta et la côte, puis cinq à Atakpamé, deux à Kpalimé et Assahoun, 1 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 qui ^{en} a ruinées la concurrence de Lomé (comme Aného). Le noyau dur de l'armature urbaine apparaît ici à nu.

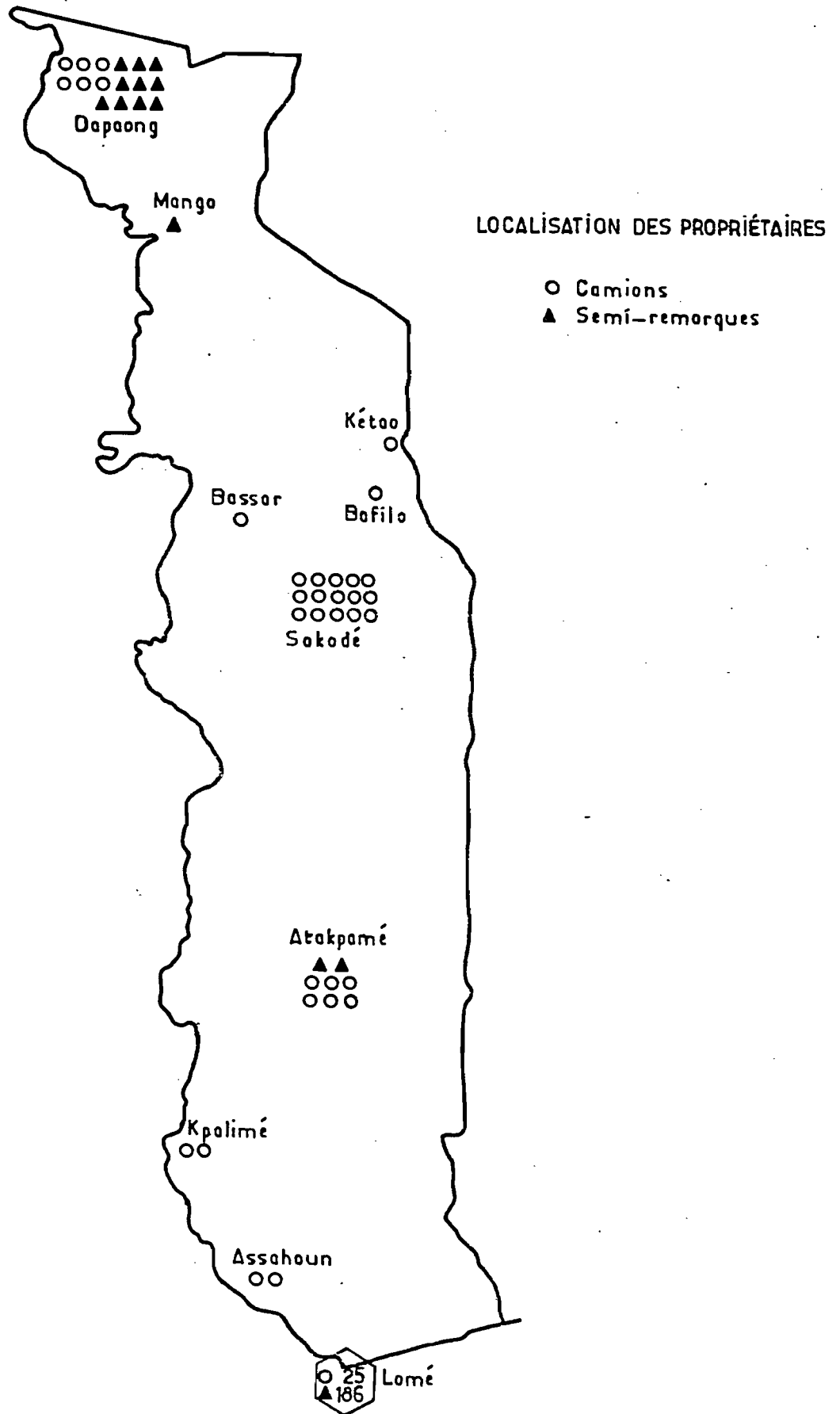
(1) Les taxis sont l'un des spéculations les plus accessibles et fructueuses pour qui - commerçant (e), fonctionnaire, homme politique... - dispose d'un peu d'argent à investir.

Carte n: 32

IMMATRICULATION DES CAMIONS (dont tracteurs et semi-remorques)

en 1981-82-83





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 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 (2), 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 : 4100 véhicules par jour entre Lomé et Agbodrafo, 3900 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 (4700 véhicules par jour, deux fois plus qu'en 1975-77), mais, sans doute, une grande partie du trafic s'arrête-t-il à Agoényivé ou au nouveau Zongo. Viennent ensuite Lomé-Kpalimé (1800, là encore deux fois et demi plus qu'en 1975-77, Tsévié-Notsè (1100, plutôt en recul) et la sortie d'Aného vers Anfoin (1500), 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 Sotoubaoua, avec une très faible utilisation des bretelles qui se rattachent à l'axe Nord-Sud. Celui-ci, épine dorsale du Togo intérieur, n'a son étage de Blitta, guère plus de 500 véhicules par jour (356 en 1975-76, 450 en 78-80 : la croissance est modérée).

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 Kétau (quatrième poste frontière

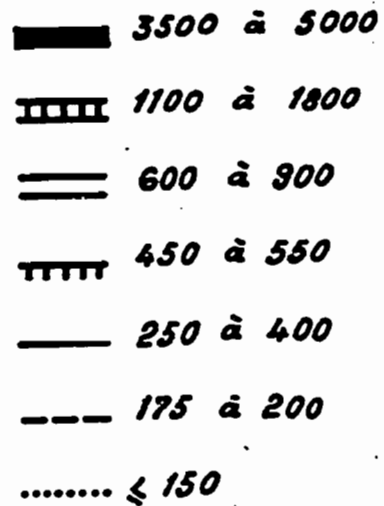
(1)- On pouvait appliquer aux transports la définition que la théologie traditionnelle attribuait aux sacrements : un "signe efficace", quelque chose qui est à la fois une réalité et le signe d'une autre réalité, à la fois présence et référence... La circulation est, ainsi, réalité spatiale et signe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

(2)- 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

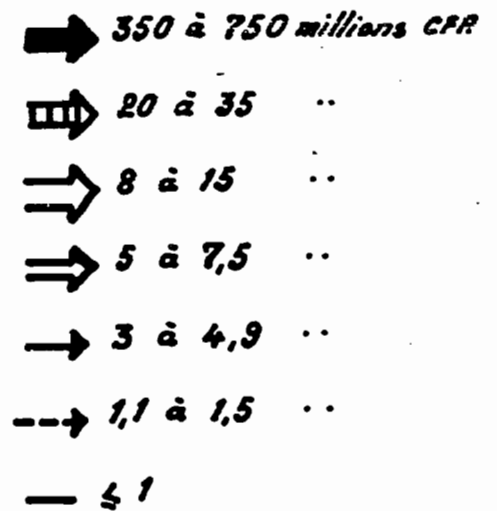
TRAFIC ROUTIER

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

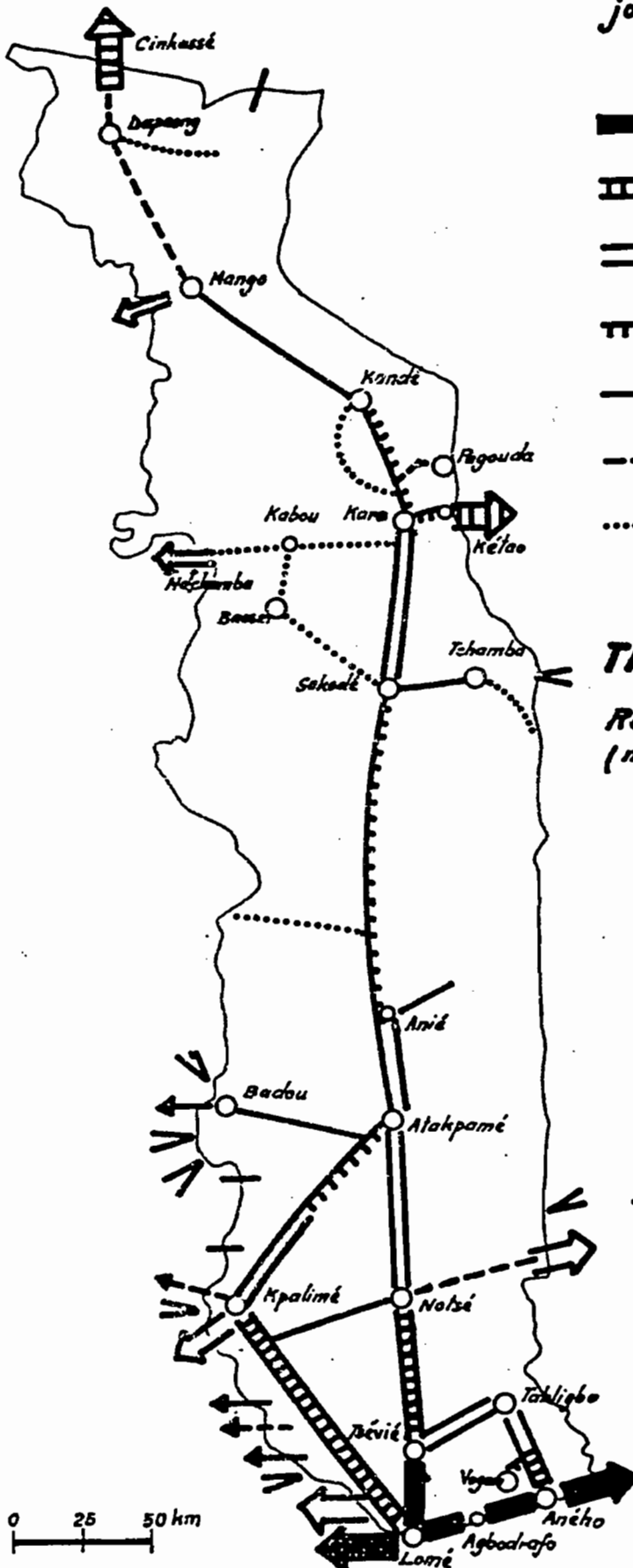


TRAFIC FRONTALIER

Recettes douanières annuelles (moyenne 1979-80-81)



➤ contrebande active



0 25 50 km

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 la Haute-Volta sont loins 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) ~~25/40~~ (25 chacune). Atakpamé paraît bien plus lointain : 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.

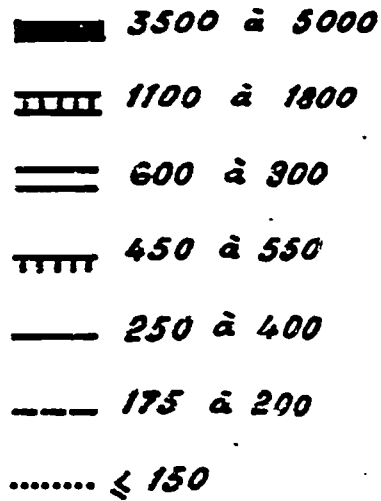
La véritable dynamique de l'espace, nous pouvons la demander à l'enquête origine-destination que le bureau d'études Louis Berger International a réalisé en 1982 pour la Direction Générale des Transports (4). Dans cette inépuisable mine de données chiffrées, issues de méthodes complexes et rigoureuses, 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 (5).

Les voitures particulières sont, on s'en ^{doit} attendre, massivement concentrées dans le Sud. En moyenne, elles sont censées transporter, sur l'ensemble du territoire, 2637 passagers par jour. 2044 viennent de Lomé ou y vont, soit 78%; 771 ^{font} ~~sur~~ 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-

-
- (1)- Les registres ne correspondent pas tous aux mêmes périodes, en 1983 et 1984.
 - (2)- Rappelons ^(consue etable) que les passagers qui veulent s'arrêter en chemin doivent ~~passer~~ ^{passer} de jour la ligne complète.
 - (3)- Par Aného ou par Tsévié, selon l'état de la route.
 - (4)- Ministère du Commerce et des Transports, Lomé, 1983, 3 vol. ^{multip.}
 - (5)- C'est-à-dire pas nécessairement de ville à ^{ville (sans pour)} Lomé; ~~mais~~, la distinction est impossible, ce qui a, dans la pratique, peu d'importance.

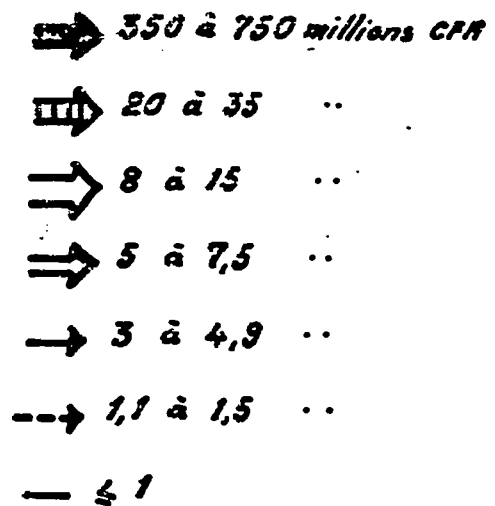
TRAFIC ROUTIER

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

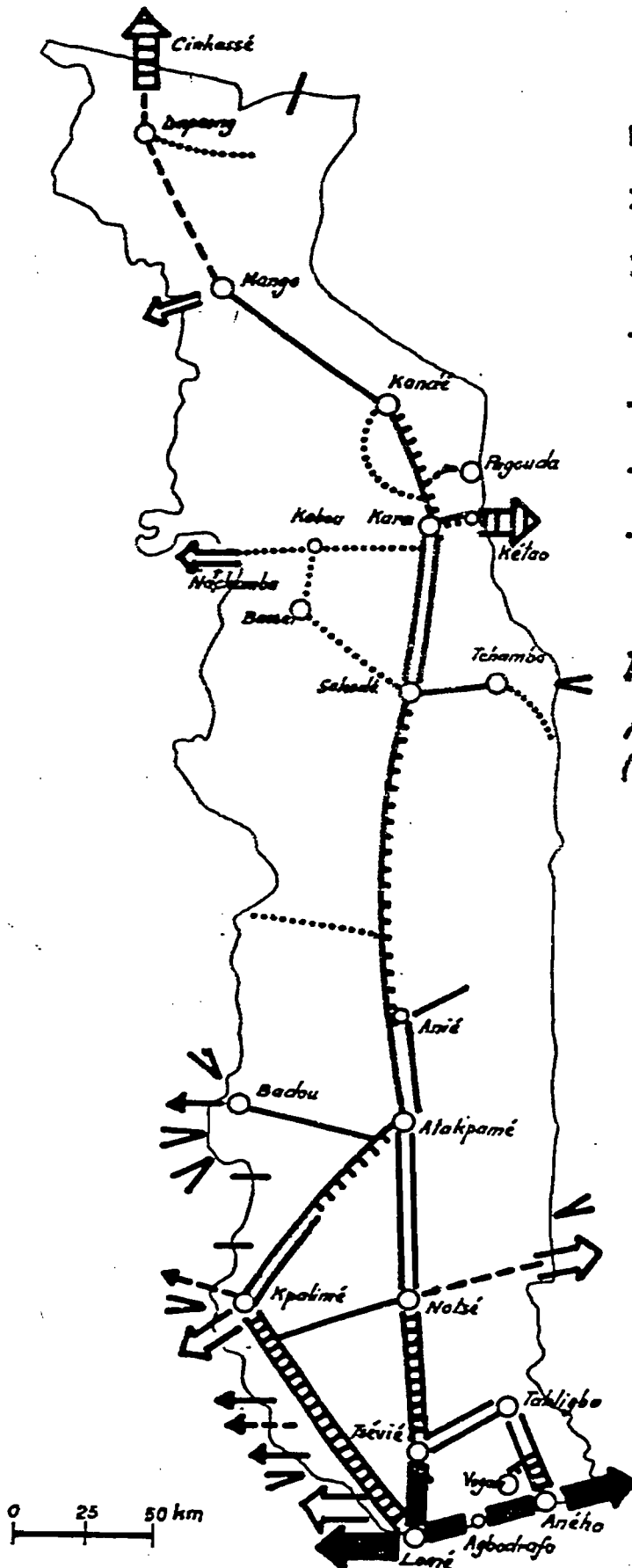


TRAFIC FRONTALIER

Recettes douanières annuelles (moyenne 1979-80-81)



contrebande active



Amlamé (61) (1) 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 (2) 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 11408, 54% d'entre elles (3). Les liaisons avec la capitale restent les plus importantes pour Aného (3155 déplacements de voyageurs) et Tsévié (2369), mais l'axe Aného et préfecture des lacs / Vogon et préfecture de Vo apparaît au troisième rang (1596), et Atakpamé / préfecture de l'Amou (1029) au cinquième. (Carte 37). Cette fois, toutes les villes sont reliées, ~~put-~~ ce par 50 voyageurs (0,2% du total). La prépondérance de Lomé s'impose toujours très fortement 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-~~Badou (ou plutôt 200 habitants) et Pagouda (ou plutôt 200 habitants) et Pagouda~~, -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 12000 voyageurs par jour (29% du total), Aného de 4600 (pour, rappelons-le, 14000 habitants - bien entendu, tous ceux qui viennent d'Aného n'y résident pas), devant Atakpamé (3800, pour 28000 habitants), Sokodé et Kara (2800 chacune, pour 48000 et 28000 habitants). 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, ^{est donc} une destination vraiment exclusive. De même 93% des 60 à quitter Tchamba vont-ils à Sokodé ; 85% des 800 de ^{de Bitch} ~~Pagouda~~ et des 400 de Niamtougou convergent vers Kara ; 75% des 3000 qui partent de Tsévié ^{de la Zic} vont à Lomé....

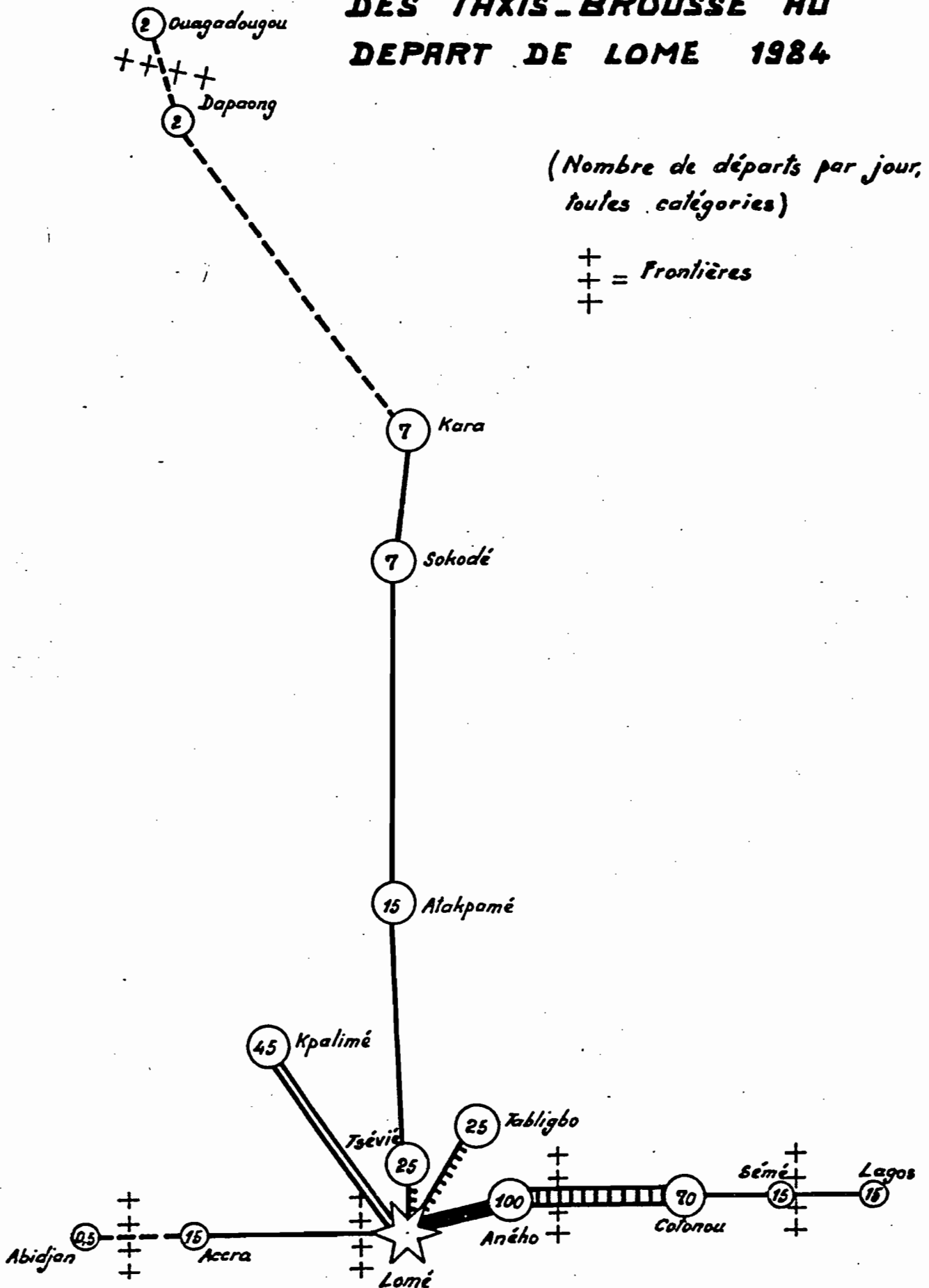
(1) - Mesuré à Hihéatro, à la sortie même d'Atakpamé, ce poste est considéré comme surévalué. Par Amlamé, bien ^{de} attractive en soi, il faut donc entendre la préfecture de l'Amou toute entière.

(2) - 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), ~~bâchés~~ ^(surtout pour le trafic local)...

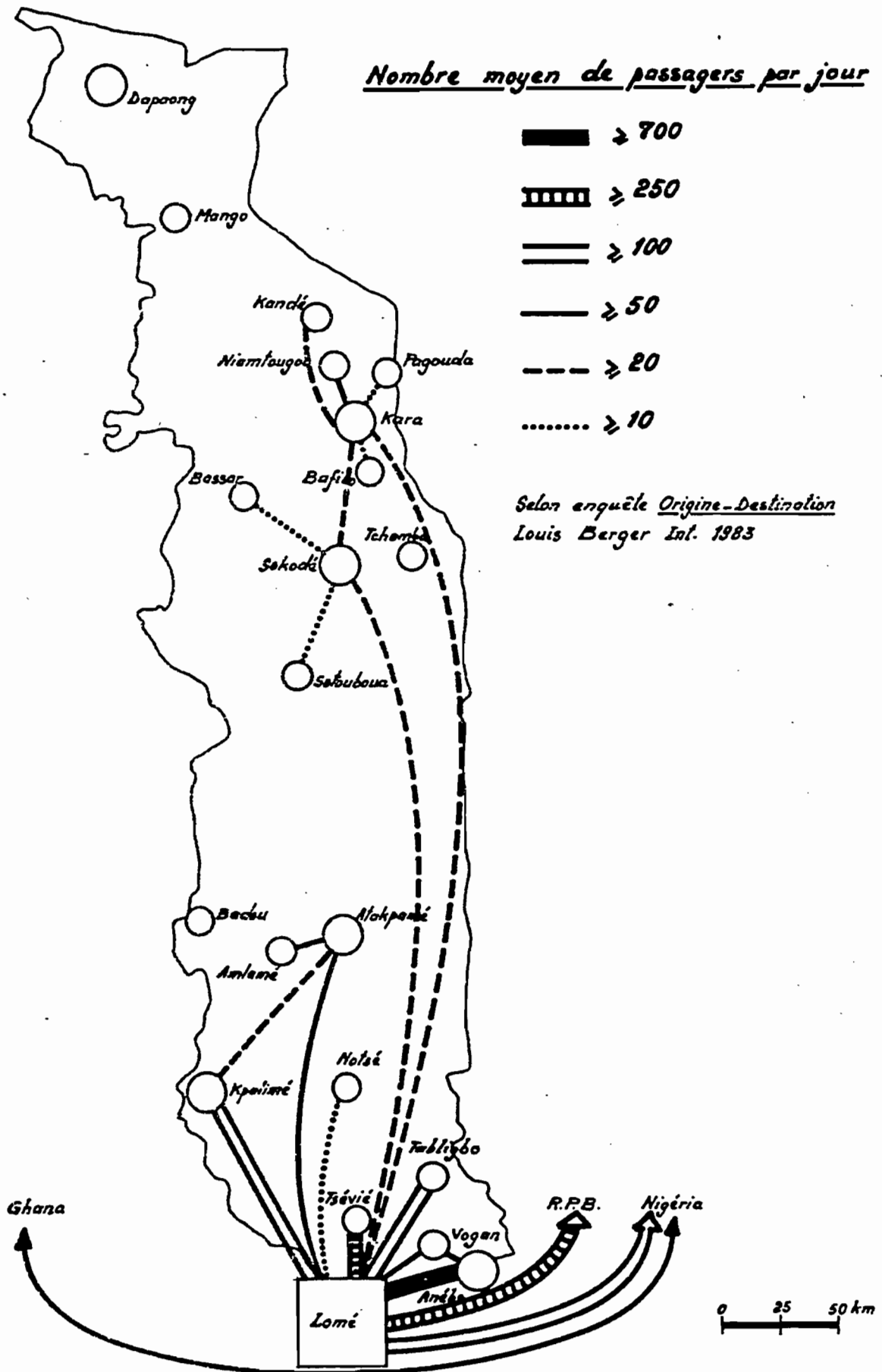
(3) - L'enquête évalue les échanges par la route avec Kpalimé à quatre fois ceux du rail, et à cinq fois ceux avec Aného.

Carte n: 35

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



TRAFIC DES VOITURES PARTICULIERES



Se dévoilent donc ainsi (carte 38) des liaisons préférentielles, très significatives des structurations régionales. Lomé domine donc les villes du Sud, mais ^{à Yoto de} Tabligbo ^{est} d'abord attiré par Tsévié, et pas du tout par Aného, qui draine par contre en priorité les gens de Vo. Atakpamé domine 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 la Région. Cette attraction de Kara s'exerce aussi, même si c'est faiblement, sur Sotouboua (peuplée de Kabyè), sur Sokodé même (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 "bance 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.

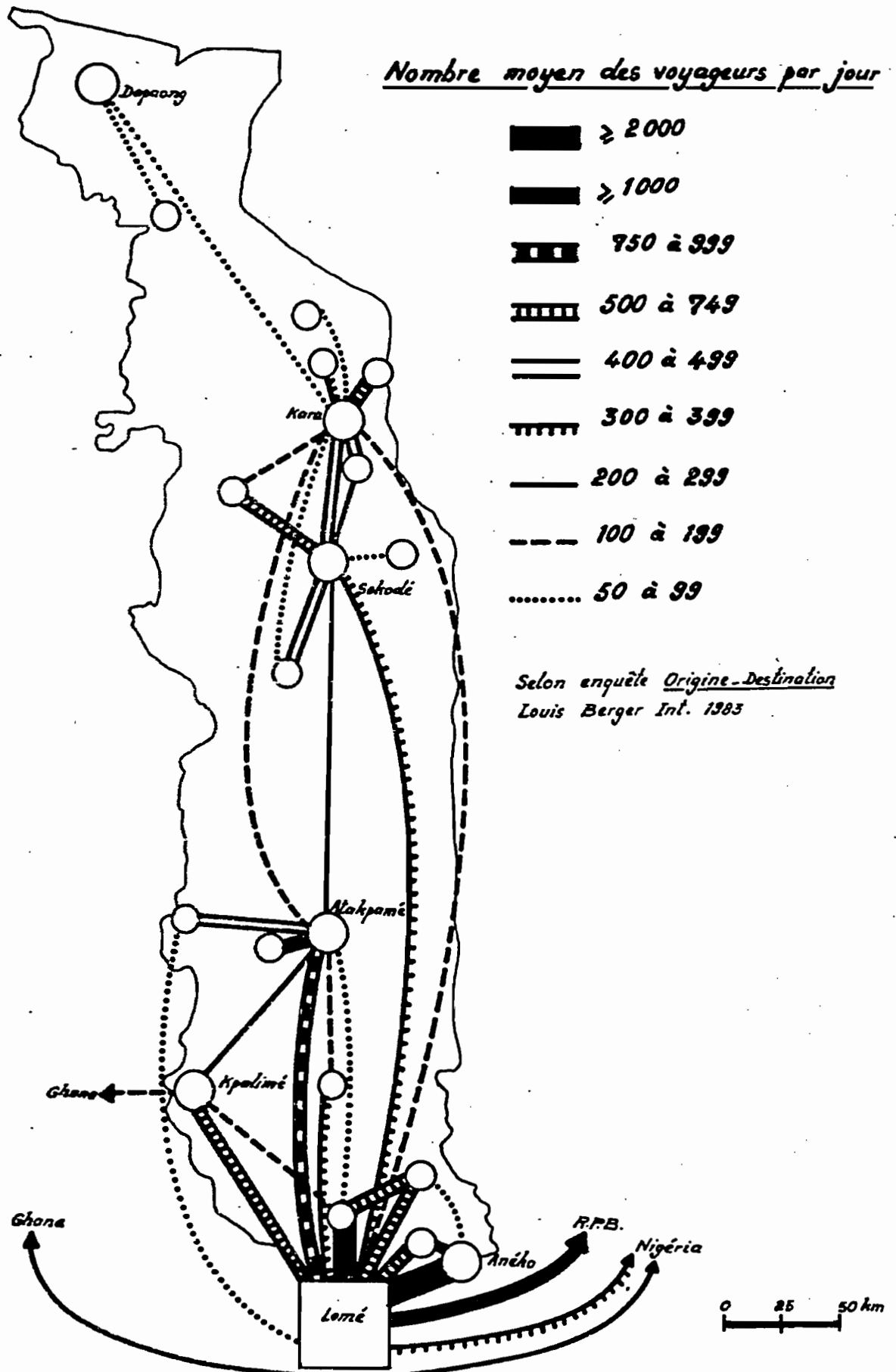
Le trafic des marchandises est très complexe, puisque s'entre-croisent le drainage des produits vivriers vers les villes (à dominante du nord vers le sud) et distribution des marchandises importées (plutôt du sud vers le nord). L'absence sur la carte (39) du trafic ferroviaire atténue l'effet de colonne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

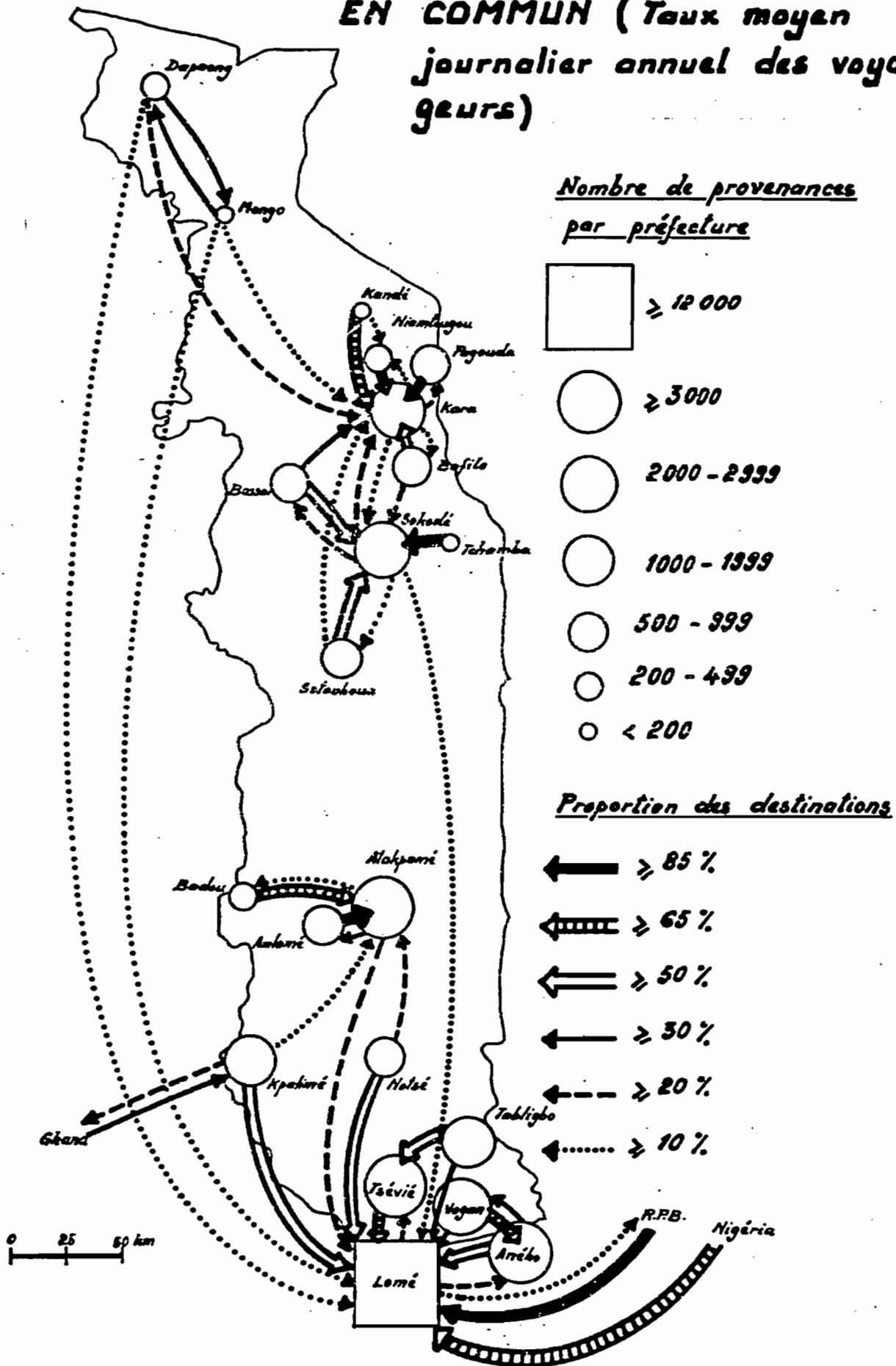
On ^{ne} peut ici, malheureusement, entrer dans les détails, ^{qui seraient} d'une grande richesse d'information. Signalons simplement l'importance des trafics vivriers autour des grandes villes, principaux marchés de consommation. Par produits, on pourrait indiquer l'importance des échanges Sotouboua-Sokodé et Tsévié-Lomé pour le maïs, Tabligbo-Tsévié et Vogan-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.

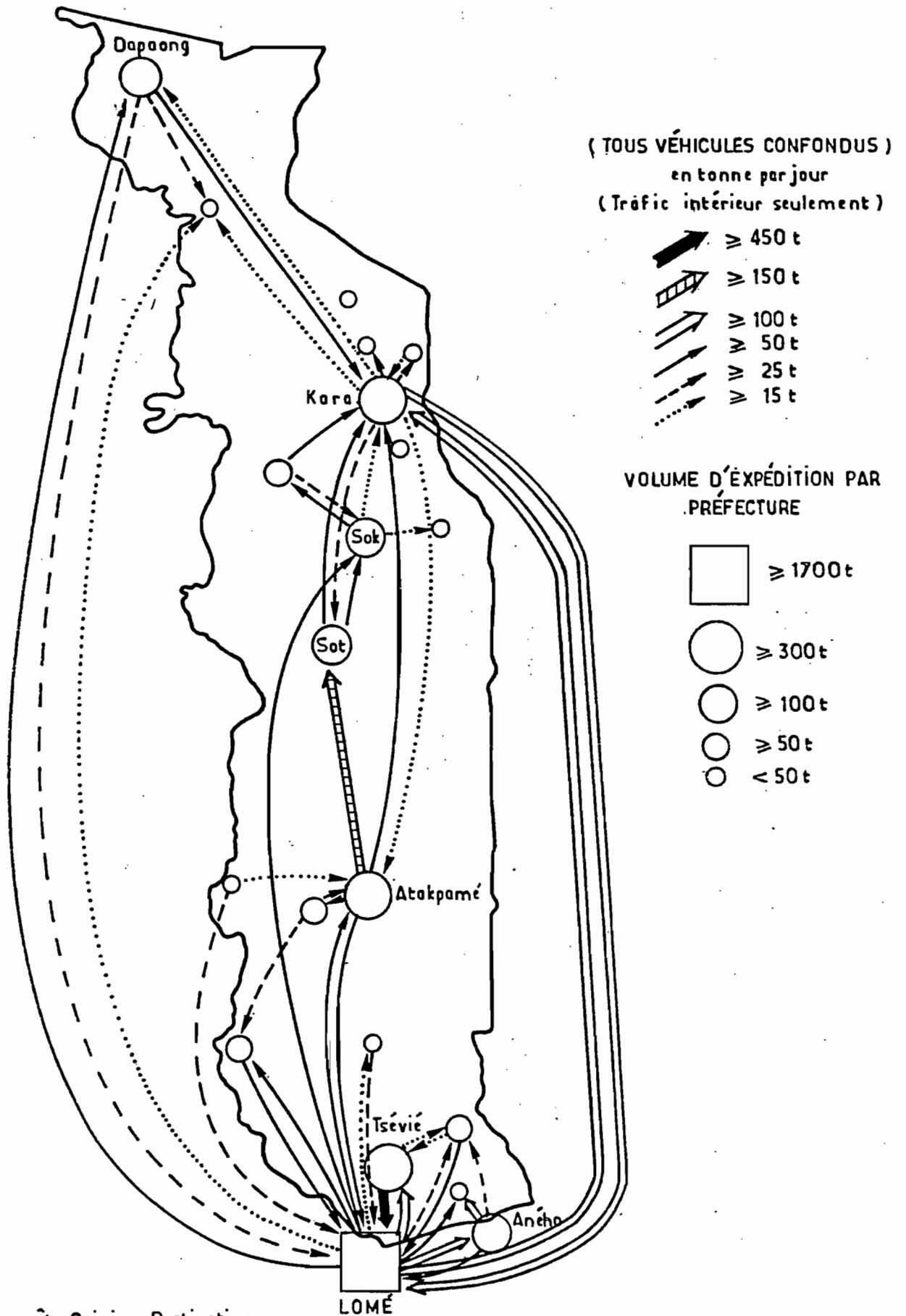
Carte n° 37

PRINCIPALES LIAISONS DES TRANSPORTS EN COMMUN



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





Selon enquête Origine-Destination
Louis Berger Int-1983

1.5.3. LES ECHANGES D'INFORMATION : LE CAS DES P.et T.

Un espace n'est pas structuré que ^{de} 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 trafic 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 postale, 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 11454 boîtes en service en septembre 1984, 8956, 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} beaucoup du manque d'investissements) et il existe dans certaines villes une très forte demande non satisfaite : 2300 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 utilisés sur 91 offertes Niamtougou, Kétau (36 sur 85), Pagouda (41 sur 99)... On a là un assez bon indicateur de dynamisme différentiel. (Carte 40).

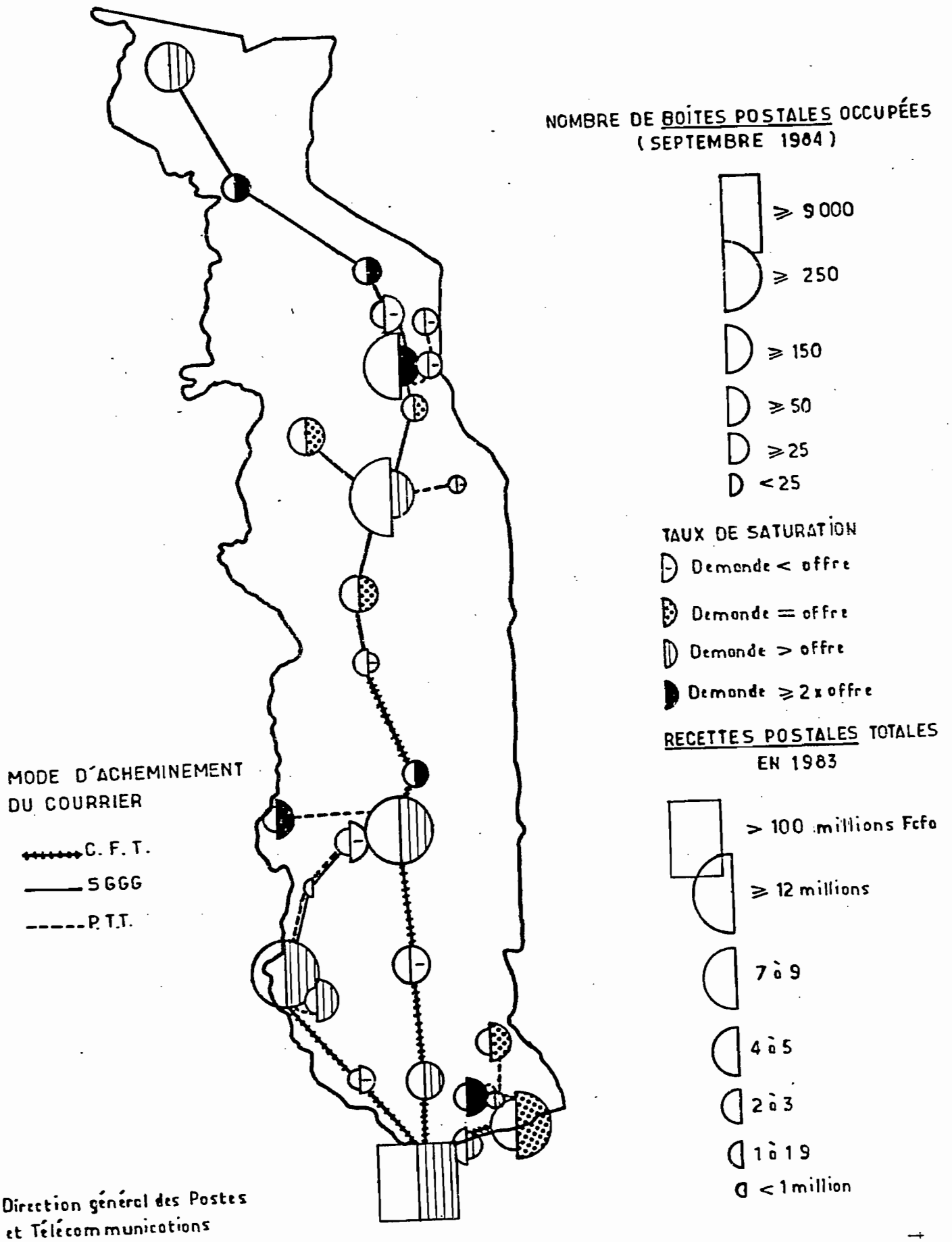
Les recettes postales des ^{de l'intérieur} bureaux représentent 76 millions de F CFA en 1983, sur un total national de 2015 millions (3), soit 3,8% (ce qui est bien peu : le seul bureau philatélique de Lomé en fait 51 : quatre fois Sokodé...). Il s'agit cette fois, d'un indicateur très souple, directement 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

(1)- 5000 à la Poste Centrale, 2600 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 net manque à gagner pour l'administration).

(3)- Dont 1812 millions pour la seule Recette principale de Lomé. Ces chiffres sont en baisse de 10% par rapport à 1982.

Année de



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.

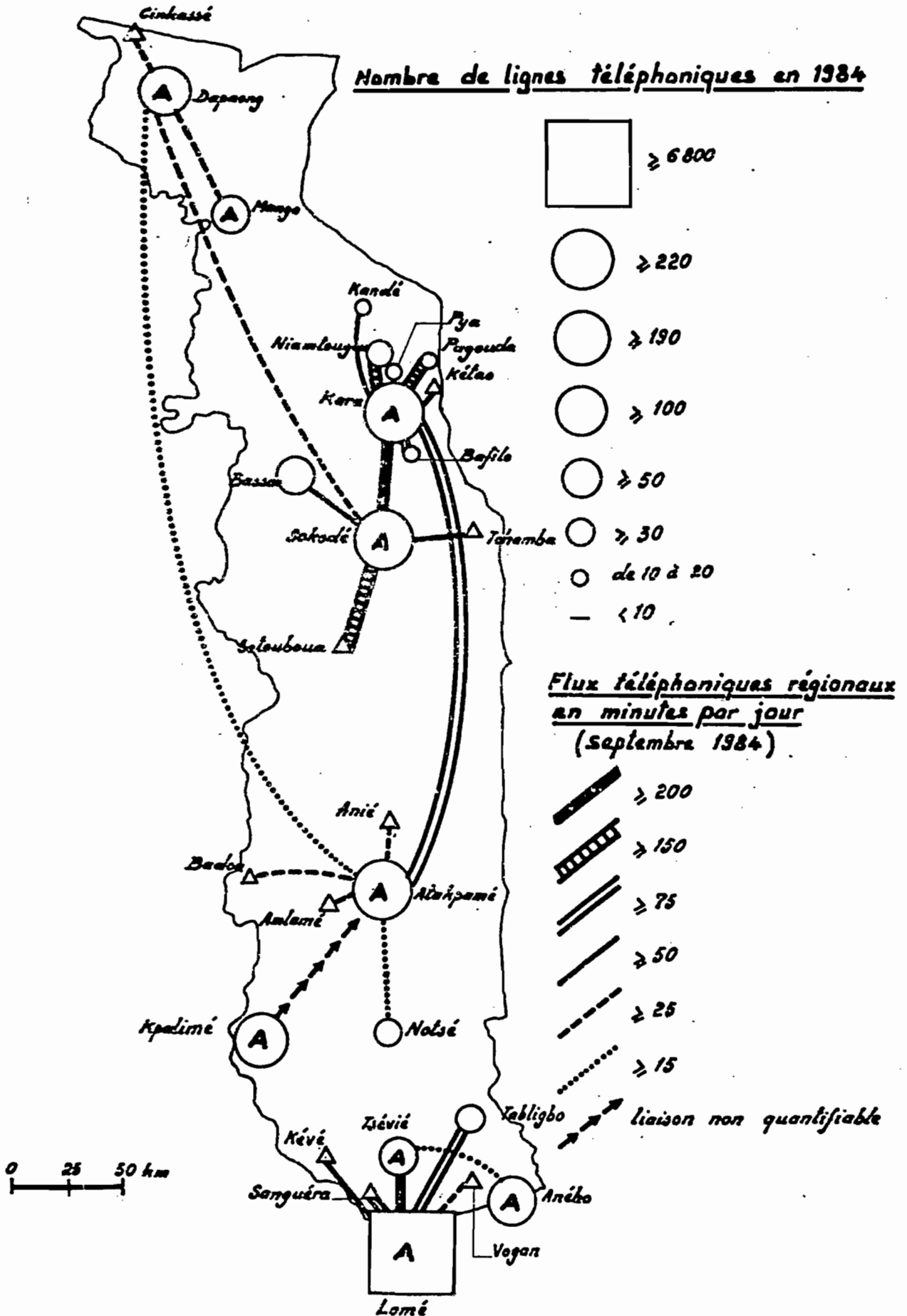
b) Le téléphone, enfin, sera notre dernier indicateur, parce que, grâce à l'obligeance de la Direction des Postes et Télécommunications, il est possible d'en analyser les flux entre les villes.

Un effort d'équipement considérable a été fait depuis une quinzaine d'années: en 1970, le Togo comptait moins de 1500 lignes (dont 1000 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 3200 (dont 2500 à Lomé, une centaine à Atakpamé, Kpalimé et Sokodé, 40 à 50 à Aného, Kara et Tsévié); en 1976-77, 4600 lignes, dont 4100 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 8400 lignes, dont 96% dans les neuf villes équipées d'un central automatique: 6860 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, ~~et~~ 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 Tohoum veut joindre son supérieur direct, le préfet de Notsé, il doit demander à passer par la radio de la police, via Lomé... (carte 41).

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.

Carte n: 41

TELEPHONE



16. 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 citadives, 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 fastichant un titre célèbre (4), "Lomé et le désert

(1) 9283 sur 13387 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 1146 (Atakpamé : 42, Sokodé : 30, Atakpamé : 28, Kara : 20, Dapaong : 17, Aného : 14...)

(3) 175 millions de Kw 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 C E E T).

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

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.

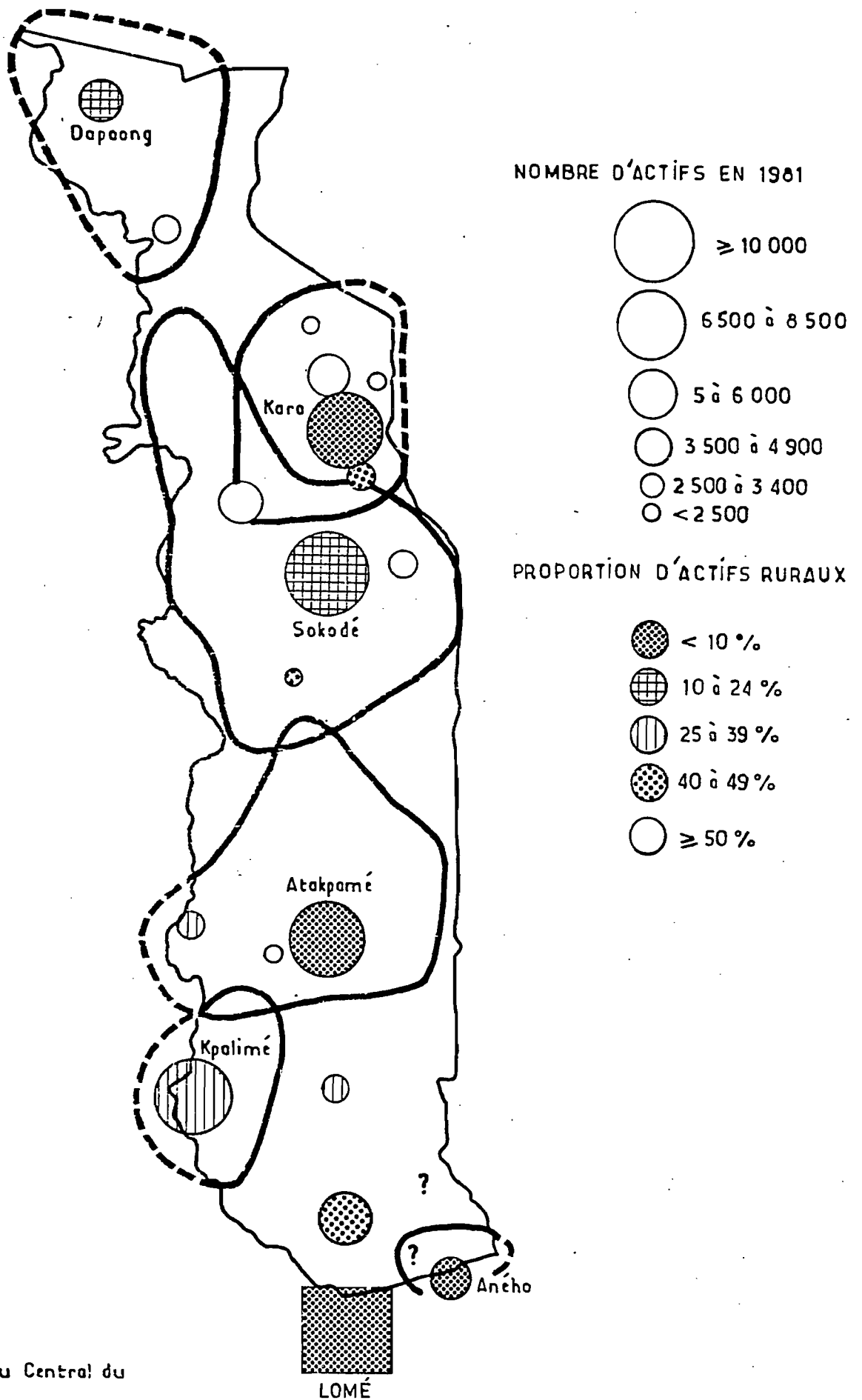
Les trois autres ^{villes} restent un peu en retrait : Dapaong souffre de son isolement, à 650 km de la côte, dans la région la plus faiblement modernisée, au sein de laquelle elle est relativement étrangère et qui n'est guère à même de répondre à ses initiatives ; Kpalimé, ex-centrée, a trop lié sa 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 synthétiser 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} ~~informations~~.

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 ~~Adapa~~ ^{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 ^{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, et 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...

TOGO 1984
POLARISATIONS RÉGIONALES
 PAR LES VILLES MOYENNES



Selon le Bureau Central du Recensement

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" (I). Ceux-ci ne forment que 5,1 % des actifs à Kara, 8,0 % à Atakpamé (2) 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 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 faisant la moitié : Bafilo (3), Tsévié - la "ville de paysans" de Pierre Volpôt -, Sotouboua et Pagouda comptent de 44 à 47 % de ruraux. Ceux-ci sont majoritaires dans les sept dernières villes, de 50 à 54 % à Mango, Amlamé (4), Niamtougou et Bassar, 61,0 % à Kandé, 65,2 % à Tchamba. Le Nord reste bien, par rapport au Sud, nettement sous-urbanisé, et les vraies villes, ^{trouvées} 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 qui accentués les contrastes.

+
+ +

Au terme de cette étude, se pose le problème de 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 (5), 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,

(I) 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.

(2) Sans Agbonou

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

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

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

HYPOTHESES DEMOGRAPHIQUES POUR L'AN 2000

Population 1981 puis croissance 1959.70 / 1970.81	basse	hypothèse moyenne	haute	réservoir humain en 2000 (+ 3 %/an)
<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 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. II, 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. + Sotoub.)
<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 (Savannes)
<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. 5,4 % 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)

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 moyennes (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 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 citoyens, 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 2 000 (à 11 %), soit la moitié des Togolais.

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 autre 85 000 et 150 000 habitants, Kara de 70 000 à 175 000 (I) - 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.

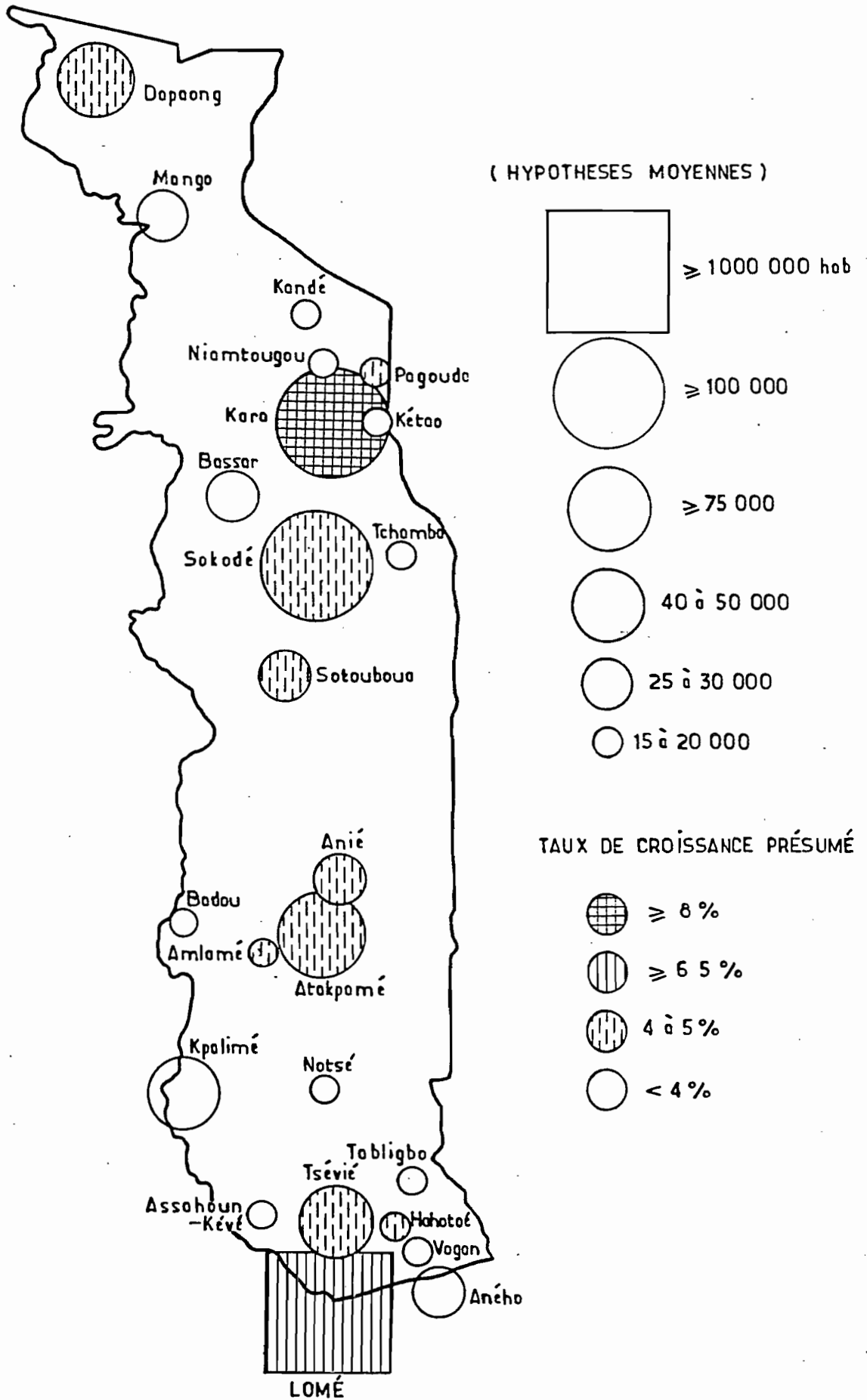
Atakpamé devrait passer facilement à 75 ou 100 000 ~~ans~~ (quitte à déplacer son centre de gravité vers la plaine d'Agbonou), Tsévié à 40 ou 50 000, si le trop-plein de Lomé ne vient pas s'y déverser en torrent, et de même Dapaong, si les masses paysannes qui l'entourent ne se mettent pas à désertter en foule les campagnes.

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 (2), (Carte 43).

Hormis dans l'hypothèse "catastrophiste" évoquée en ^{minier} ~~résumé~~, la population urbaine du Togo ne devrait guère dépasser deux millions d'individus, sur un

(1) 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-~~de~~ versant humain" potentiel, si la ville se mettait à ~~drainer~~ effectivement tout le Nord.

(2) Aucune de ces hypothèses ne prend ici en compte un éventuel "boom" minier du Togo, si les espoirs que les géologues présentent 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 polymétalliques (cuivre, plomb, zinc, or, argent...). Alors Sotouboua avec 200 000 habitants dans quinze ans ?



total national de quatre et demi à cinq ^{millions} (I). 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.

(I) 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).

DIRECTION GÉNÉRALE DU PLAN
ET DU DÉVELOPPEMENT

BUREAU DES CONSEILLERS RÉGIONAUX

LES VILLES DU TOGO

BILANS ET PERSPECTIVES

Octobre 1984

RESPONSABLES D'ÉTUDE : ARCHITECTES SANS FRONTIÈRE (ASF)
ARCHITECTURE - URBANISME - INGÉNIERIE
(A. U. I.)

CONSULTANTS : ORSTOM (LOME)
HABITAT (NAIROBI)

Marguerat Yves (1984)

L'armature urbaine du Togo

In : Les villes du Togo : bilans et perspectives, octobre 1984

Lomé : Ministère du Plan et de l'Industrie, 20-154 multigr.