

LOME

UN SIECLE D'IMAGES



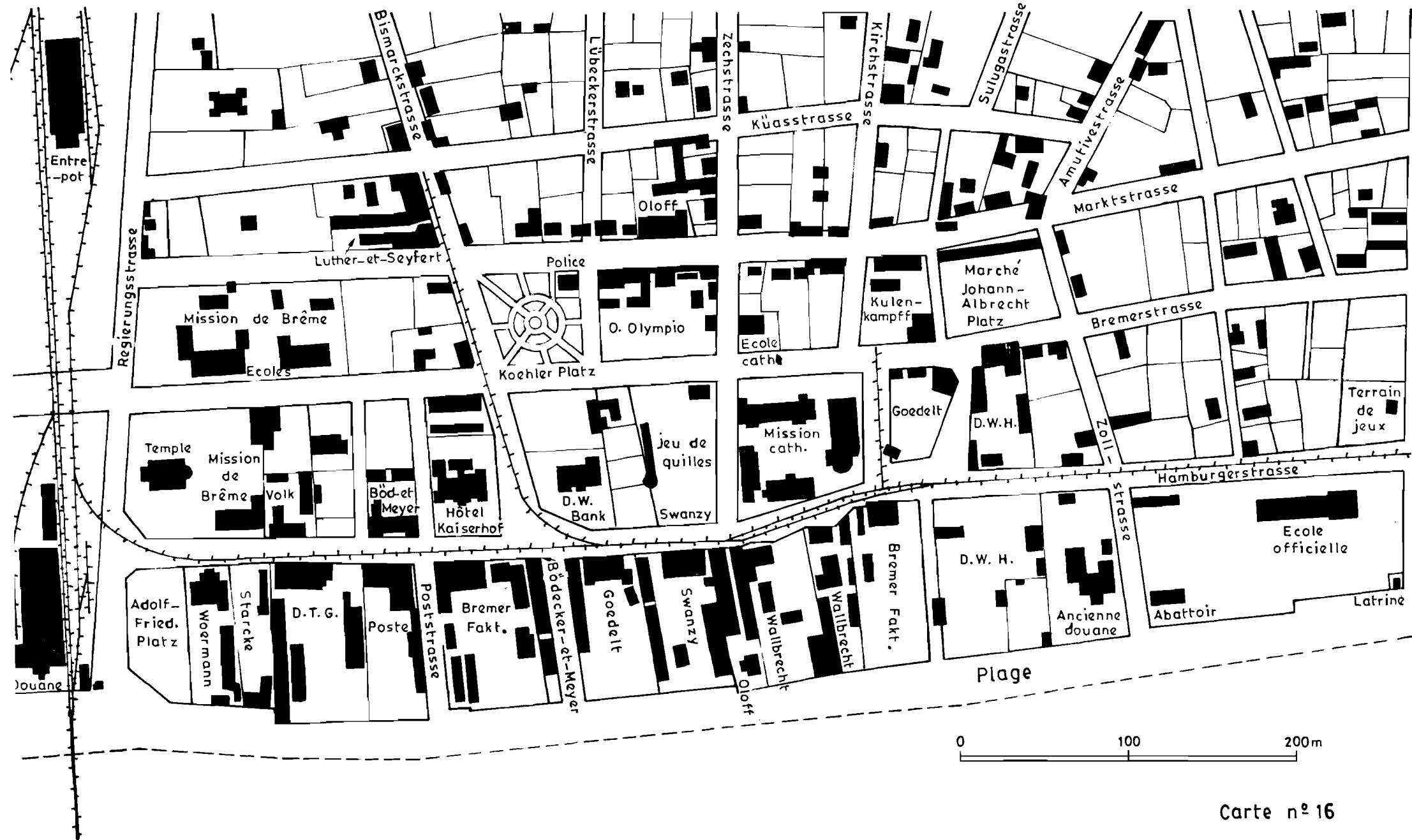
VOLUME II

Lomé, fille du Commerce

ARCHIVES NATIONALES DU TOGO

ASSOCIATION TOGOLAISE DES PROFESSEURS D'HISTOIRE-GEOGRAPHIE

LE CENTRE COMMERCIAL EN 1913



Carte n° 16

ARCHIVES NATIONALES DU TOGO

LOMÉ, UN SIÈCLE D'IMAGES

(1890 - 1990)

n° 2

LOMÉ, FILLE DU COMMERCE

**Archives nationales du Togo, Centre culturel français, Mairie de Lomé,
Mission française de Coopération et d'Action culturelle, ORSTOM, Université du Bénin**

PRESSES DE L'UNIVERSITÉ DU BÉNIN

1996

La série “Lomé, un siècle d’images (1890-1990)” est issue de la collecte de photos, documents graphiques et cartes de tous âges entreprise à partir de 1988 par une équipe réunie au sein des Archives nationales du Togo, avec le soutien pratique et financier des coopérations française et allemande. Il s’agit, par des expositions et par cette série d’albums, de rendre aux Loméens la mémoire visuelle de leur ville, à laquelle ils sont très attachés. Les photos réunies ici -une synthèse des quelque 450 qui composent l’exposition du même titre- ont été retenues pour leur expressivité historique, non pour leur beauté ou pour la perfection de leur conservation, même si l’on s’est efforcé de rendre l’ouvrage aussi plaisant à regarder que possible. Il se veut avant tout un livre d’histoire, accessible à tous, aussi bien intellectuellement que matériellement (mieux vaut six petits fascicules qu’un énorme ouvrage que personne ne pourrait acheter). Le lecteur lui pardonnera ses insuffisances de forme, et, s’il en trouve beaucoup sur le fond, il aura la gentillesse de nous en avertir pour que nous puissions, ensemble, l’améliorer.

Équipe de réalisation :

(membres permanents ou temporaires)

Amouzouvi M. AKAKPO	historien, maire de Lomé
Hermann ATTIGNON	géographe
Nicolas CHAMBON	professeur d’architecture
Philippe DAVID	magistrat, historien
Jacques M. DO KOKOU	photographe
Otto FRICK	graphiste
Kossi HOUNNAKÉ	photographe
Zakary MAMAH	directeur de la Bibliothèque nationale
Yves MARGUERAT	historien et géographe
Jean Djani NICOUÉ	historien
Tchéchékou PÉLÉÏ	journaliste
Peter SEBALD	historien
Moussa SENHOR	directeur des Archives nationales

Montage de l’exposition :

Mme Vesna CAMPBELL-AMBROZIC

Conception et mise en page de l’album :

Yves MARGUERAT

Publication assistée par ordinateur :

Imprimerie Renolleau (Paris)

Impression :

Centre togolais de communication évangélique (Lomé)

La réalisation de cet album a été prise en charge financièrement par la Mission française de Coopération et d’Action culturelle au Togo.

PRESSES DE L’UNIVERSITÉ DU BÉNIN

Lomé, 2^e trimestre 1996

ISBN : 2 - 909886 - 28 - x

© PUB, ORSTOM, MFCAC

INTRODUCTION A UNE HISTOIRE ÉCONOMIQUE DE LOMÉ

Plus que bien des cités du vaste monde, Lomé peut être qualifiée, selon la formule de l'historien médiéviste belge Jacques Pirenne, de "fille du commerce". En effet, c'est le commerce qui l'a fait naître en 1880, et qui en a soutenu la prospérité jusqu'à nos jours.

C'est la fixation de la limite de leur colonie de Gold Coast par les Britanniques à l'emplacement de l'actuelle frontière entre le Togo et le Ghana, le 1er décembre 1879, qui a fait naître Lomé. Les taxes douanières anglaises pesaient désormais très lourdement sur les produits importés - au premier chef les alcools et le tabac, dont les autochtones étaient grands acheteurs. Les commerçants de la région située entre Aflao et Keta, immédiatement à l'ouest de la frontière (c'est-à-dire des Éwé maritimes, ou Anlo) avaient donc besoin d'un lieu où débarquer les marchandises hors d'atteinte des douaniers de Sa Majesté. Ainsi naquit Lomé, au fil de l'année 1880, comme en témoignent les titres de propriétés des premiers venus, qui se partagèrent immédiatement, en régime foncier tout à fait moderne, ce littoral jusqu'alors à peu près désert. Ils y furent rapidement rejoints par des compagnies européennes -anglaises et surtout allemandes, car les entrepreneurs de Brême et de Hambourg faisaient alors preuve d'un dynamisme remarquable-, ainsi que par des marchands itinérants de l'hinterland, essentiellement des caravanes haoussa venues des routes de la cola. Les uns et les autres étaient attirés par ce pôle économique en croissance rapide, qui permettait des affaires excellentes. On le sait : ce furent les menaces des Britanniques pour mettre fin à cette concurrence de Lomé, de plus en plus insupportable pour eux, qui provoqua l'appel à la protection de l'Allemagne, et donc la naissance du Togo en tant qu'entité de droit international, le 5 juillet 1884, par le traité de Baguida, renouvelé le lendemain à Lomé.

La nouvelle administration -initialement fort légère- se garda bien de tuer la poule aux oeufs d'or : Lomé continua à prospérer comme centre d'importation quasiment libre, devenant ainsi la principale porte du Nord, dont l'axe de pénétration majeur était alors la vallée de la Volta (c'est pour y accéder que fut entreprise la construction de la première vraie route du pays, Lomé-Kpalimé, à partir de 1892). C'est ce rôle économique majeur qui amena l'administration allemande à y transférer la capitale du Territoire, le 6 mars 1897, dans une ville qui avait déjà plus de 2 000 habitants. Surtout, Lomé bénéficia à partir de 1904 d'un wharf qui en faisait l'unique point de contact maritime du Togo, ruinant sans recours sa rivale d'Aného, jusque-là beaucoup plus importante. A partir du wharf, on put déployer un réseau de voies ferrées : jusqu'à Aného en 1905, à Kpalimé en 1907, à Atakpamé en 1909. Tout le "Togo utile" se trouvait désormais organisé comme en entonnoir autour de Lomé, dont la prépondérance sur le réseau urbain togolais était définitivement établie et la croissance assurée (la ville atteint les 8 000 âmes en 1914). Mais, si les infrastructures mises en place par les Allemands (y compris une poste, dès 1890, le téléphone, dès 1894, une banque, en 1906-07, le télégraphe intercontinental en 1913...) pouvaient profiter à tous, un système de patentes et de licences discriminatoire évinça progressivement les commerçants africains des activités les plus lucratives, c'est-à-dire l'import-export. Hormis le riche Octaviano Olympio, fort de sa grande cocoteraie -la première de la ville-, de ses troupes, de sa briqueterie et de son entreprise de construction, la plupart des négociants togolais avaient dû, les uns après les autres, se mettre au service des firmes étrangères comme responsables de leurs agences dans les autres villes ou -jouissant de davantage d'autonomie- comme acheteurs des produits agricoles d'exportation dans l'intérieur. Les plus modestes avaient été engagés en grand nombre comme commis des factoreries principales : les firmes des autres territoires africains regardaient avec envie le Togo,

qui disposait d'une main-d'oeuvre qualifiée aussi abondante, alors qu'ailleurs, il fallait confier tous les postes à des expatriés, beaucoup plus onéreux pour l'employeur.

La guerre de 1914 épargna totalement la ville, mais elle entraîna, en 1916, l'éviction des compagnies allemandes, remplacées par des firmes anglaises et (timidement) françaises. Beaucoup de commerçants togolais revinrent à Lomé. Leurs affaires florissantes, leurs vastes cocoteraies, leurs patrimoines fonciers en firent une bourgeoisie avec laquelle les nouvelles autorités coloniales devaient compter : c'était le sens du conseil des notables créé en 1922 (électif à partir de 1925), qui donna à Lomé une vie politique remarquablement précoce en Afrique francophone. Il est de même tout à fait exceptionnel qu'une capitale africaine ait été marquée à ce point par sa bourgeoisie autochtone, tant dans les pratiques de production de l'espace urbain, si originales à Lomé, que dans les singularités de son architecture populaire.

Les Français renouvelèrent les infrastructures laissées par les Allemands (réfection des voies ferrées, multiplication des routes, construction d'un nouveau wharf...). Ils y ajoutèrent l'électrification (1926) et l'adduction d'eau potable (1940), que leurs prédécesseurs n'avaient pu réaliser. Dans les années 1920, une politique de faible taxation systématique permit une longue prospérité. Lomé atteignait les 15 000 habitants vers 1930. Mais la crise économique mondiale du début des années 1930 entraîna une récession brutale. De nombreuses firmes commerciales fermèrent, ou durent se regrouper. Les investissements s'arrêtèrent, à l'image du chemin de fer du Nord, définitivement stoppé à Blitta en 1934. Un projet de fort alourdissement fiscal, alors que les ressources de chacun chutaient, provoqua les émeutes populaires de janvier 1933, qui furent sans doute une coupure politique majeure dans l'histoire du Togo.

Ce n'est qu'après la Seconde Guerre mondiale, après une décennie de stagnation économique, que l'essor reprit, tout bouillonnant de vitalité. La ville bondissait de 30 000 habitants vers 1950 à 80 000 à l'Indépendance et 200 000 dix ans plus tard. A Lomé comme dans tout le pays, les très hauts cours des produits d'exportation dopaient les marchés ; les investissements importants de l'administration coloniale (les plans "FIDES" créaient en grand nombre routes, ponts, écoles, hôpitaux...) assuraient le plein emploi ; les constructions s'étendaient rapidement aux dépens des anciennes cocoteraies ; l'espoir animait chacun d'un décollage imminent. Les infrastructures en tous genres se multipliaient, y compris une amorce d'industrialisation. Tout ce mouvement d'équipement s'accéléra avec l'accès à l'Indépendance. A partir des années 1975, les investissements se firent de plus en plus gigantesques, mais pas toujours dans des domaines bien ciblés : le Togo, petit pays ouvert à tous vents, plaque tournante commerciale entre ses puissants voisins, n'avait pas le marché protégé qu'il aurait fallu aux grandes industries qu'on lui construisait, ni le potentiel touristique stable pour les hôtels luxueux qui surgissaient... En même temps, on laissait les chemins de fer se dégrader, alors qu'ils ont encore un rôle à jouer (y compris pour la desserte des quartiers périphériques de la ville). Indépendamment de la crise politique contemporaine, le potentiel économique installé à Lomé paraît disproportionné, et guère capable de réamorcer une croissance dans l'immédiat.

Mais l'activité économique d'une ville africaine ne se résume pas à une accumulation de grandes compagnies, de banques et d'usines. Il y a aussi le très vaste champ de l'économie populaire, ces innombrables activités de production, d'échange, de service, de réparation, qui sont en fait le gagne-pain de la majorité de la population, et le seul moyen pour elle d'accéder à des services à la mesure de ses modestes ressources. Difficile à saisir dans leurs outils statistiques pour les économistes, le "secteur informel" est pourtant, de plus en plus, la véritable vie économique pour les citoyens africains. Lomé, où le commerce de rue s'est multiplié, en est aujourd'hui un exemple particulièrement démonstratif.

Yves MARGUERAT
(ORSTOM)

I - LE GRAND COMMERCE ET LES SERVICES

Lomé est donc née du commerce : importations d'alcools, tabac, poudre, armes, tissus, quincaillerie, contre exportations d'huile et d'amandes de palme (la première ressource du pays pendant toute l'époque allemande), puis, de plus en plus, caoutchouc naturel, coton, cacao, café... Les compagnies européennes installent à Lomé des factoreries. Le mot désigne à la fois l'entreprise elle-même (caractérisée par sa polyvalence) et son bâtiment : une vaste construction à deux niveaux, le comptoir de vente et les bureaux au rez-de-chaussée, le logement à l'étage, qu'entoure une large galerie de bois. Les entrepôts sont regroupés à l'arrière de la concession (celle-ci fréquemment louée à un propriétaire togolais, plus exactement à l'un de ces aventuriers qui avaient fondé la ville et s'en étaient attribué tout de suite les terrains). Une douzaine de firmes allemandes (et une anglaise : la Swanzy, ancêtre de la UAC actuelle) se partageaient à peu près également un marché fructueux. La Boedecker & Meyer, la DTG, la DWH et la Goedelt étaient les plus puissantes ; la vieille Bremer Faktorei, première sur les lieux, était un peu en perte de vitesse, car, par fidélité à ses origines missionnaires (elle était issue de la Mission de Brême, en 1868), elle se refusait au toujours lucratif trafic des alcools.

A Lomé, l'essentiel des firmes européennes se trouvait groupé au long de ce qu'on appelle depuis 1921 la rue du Commerce. Progressivement renforcées de murs de briques ou de ciment, leurs galeries désormais protégées par des volets de bois amovibles (qui témoignaient de la maîtrise atteinte par les menuisiers togolais), les bâtisses allemandes du tout début du siècle (1900-05 pour la plupart) ont très souvent duré jusqu'à la première décennie de l'Indépendance. On a ensuite beaucoup rebâti, car une entreprise compte volontiers sur son apparence architecturale pour se donner une image prestigieuse de modernité et de dynamisme. Le paysage urbain du centre-ville en a été complètement transformé depuis deux ou trois décennies. Est-ce en mieux ? Au spectateur d'en juger...

On évoquera dans le même temps les grandes activités de service, en particulier la banque et l'hôtellerie, toutes deux apparues dans la dernière décennie de la présence allemande. Mais l'équipement de la ville est longtemps resté modeste dans ces domaines : une seule banque jusqu'aux années 1950 (deux rivales avaient rapidement sombré dans la crise de 1930-32), un seul hôtel (parfois deux) jusqu'en 1960, où l'on construisit pour célébrer l'Indépendance le premier immeuble un peu élevé de Lomé. A partir des années 1975, les banques (privées) et les hôtels (d'État, confiés à des gestions privées) ont proliféré, marquant très fortement le visage de la vieille ville.

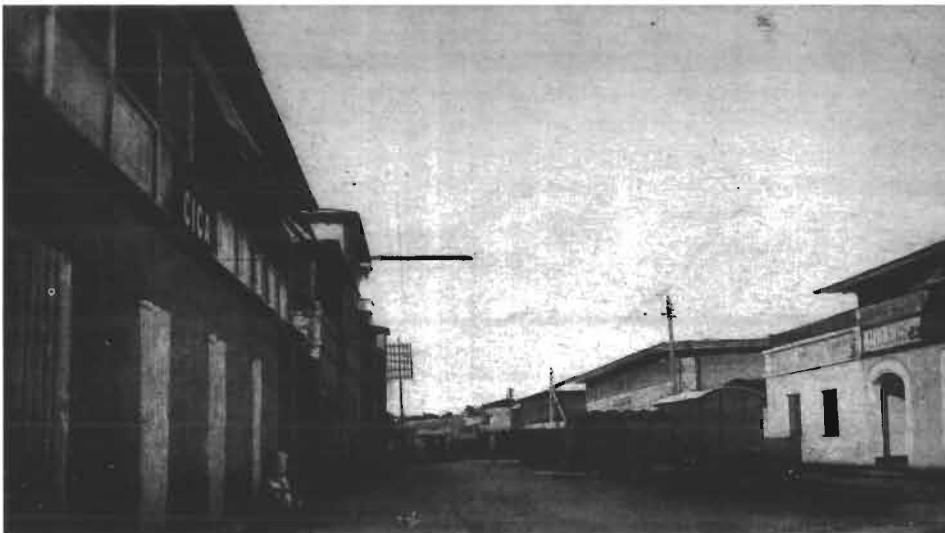
Depuis les années 1920, la Chambre de commerce est le lieu où se rencontre et réagit collectivement le monde des affaires. Grâce à quelques portraits retrouvés, on fera revivre le visage de quelques unes de ses personnalités les plus marquantes, européennes et togolaises. Elles ont toutes, chacune à sa manière, contribué à façonner l'histoire et l'image de Lomé.

LA RUE DU COMMERCE

La bien nommée, elle concentre l'essentiel des grandes entreprises commerciales de Lomé depuis l'origine de la ville. Les constructions des années 1900-1905 ont, pour la plupart, duré jusqu'au delà de l'Indépendance. Ce n'est que dans les années 1960 que le paysage actuel s'est mis en place, avec une modernisation massive des immeubles.



1 - La *Hamburgerstrasse* en 1905. A gauche, la (future) librairie évangélique (1902), l'hôtel Vogt en construction, la Wölber-&-Brohm en voie d'achèvement. A droite, la factorerie de la DTG (1903), puis la poste (1900). Une voie ferrée dessert désormais la rue et permet de ravitailler les factoreries en abandonnant le transit par la plage. Toute l'activité, jusque-là tournée vers la plage, se réoriente vers la rue : la façade du côté de la plage est restée jusqu'à nos jours privée de toute vie économique, même informelle, comme de constructions de prestige.



2 - Vers 1930. Les firmes françaises et surtout anglaises ont pris possession des lieux (la CICA à la place de l'hôtel Vogt, Millers à celle de la DTG...). Les constructions ont été souvent renforcées de murs maçonnés. Les fines galeries de bois sont maintenant presque toutes protégées par des persiennes (séries de volets mobiles), qui témoignent de l'habileté des artisans de Lomé.

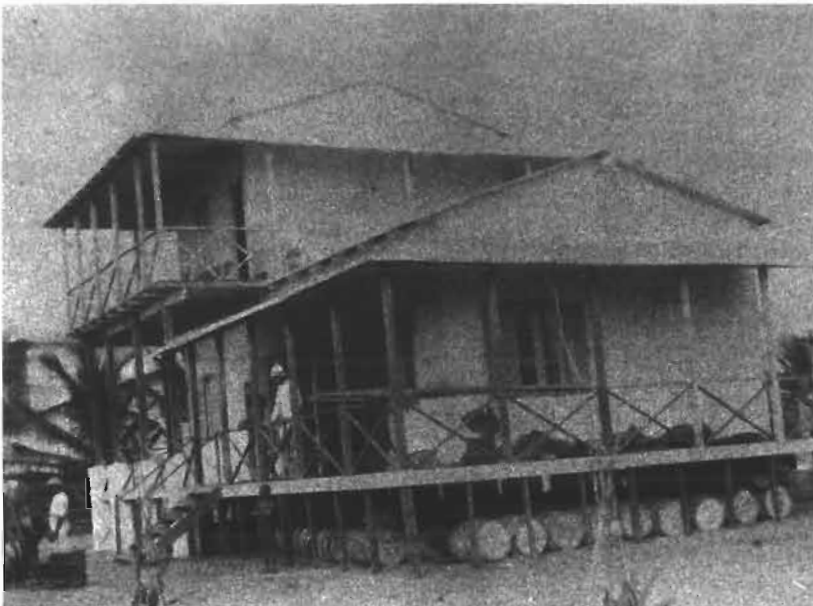
3 - Vers 1962. L'essentiel des bâtiments anciens est encore en place, même s'ils ont été plus ou moins modifiés. Au fond, la seule nouveauté importante : le grand immeuble de la SCOA (futur supermarché Pariscoa, aujourd'hui Ecobank), construit à la fin des années 1940.



LES FACTORIES ALLEMANDES



4 - Vers 1895. Une image parmi les **plus** anciennes connues de Lomé : une caravane de porteurs quitte la Bremer Faktorei pour l'intérieur du pays. (Les charges individuelles pèsent 25 à 30 kg : il faut donc des centaines de porteurs).



5 - Vers 1900. Le bâtiment (encore très modeste) de la firme Goedelt. Noter les tonneaux rangés sous la terrasse (indispensable au trafic de l'huile de palme, principale exportation de l'époque).



6 - Vers 1905. Dans les entrepôts de la firme Bödecker & Meyer. Tout se fait à la force des bras.

7 - 1907. La cour de la compagnie Friedrich Oloff, de Brême.



8 - Image rare : le personnel (noir et blanc) de F. Oloff au travail. (Ce qui caractérise alors le Togo est le grand nombre de commis indigènes par rapport aux cadres européens).

9 - Vers 1930. L'un des derniers bâtiments allemands (construit en 1910 par la Bödecker-&-Meyer), dans un style beaucoup plus moderne, et l'un des rares qui subsistent encore (façade et toiture profondément transformées). La compagnie anglaise John-Holt s'y est installée pendant la Première Guerre mondiale, pour une soixantaine d'années. Elle abritait aussi le consulat de Grande-Bretagne (d'où l'écusson sur la porte).



LES TRANSFORMATIONS D'UN BEAU BÂTIMENT



10 - Vers 1907. L'immeuble allemand le plus prestigieux de la *Hamburgerstrasse* : le siège loméen de la puissante compagnie navale Woermann (1905), qui a le monopole du trafic maritime entre le port de Hambourg et la côte ouest-africaine.



11 - Vers 1930. Après avoir servi d'agence à l'armateur anglais Elder-Dempster, héritier de la Woermann pendant la guerre, le bâtiment abrite la poste française à partir des années 1925 (jusqu'en 1957). En 1931, la Elder-Dempster se fit construire de l'autre côté du wharf un nouveau siège (l'actuel ministère de la Justice), qu'elle abandonna dès 1933.



12 - Vers 1930. La façade ouest. Des volets de bois abritent maintenant la galerie. Aujourd'hui, les arcades latérales sont murées, mais toujours visibles.

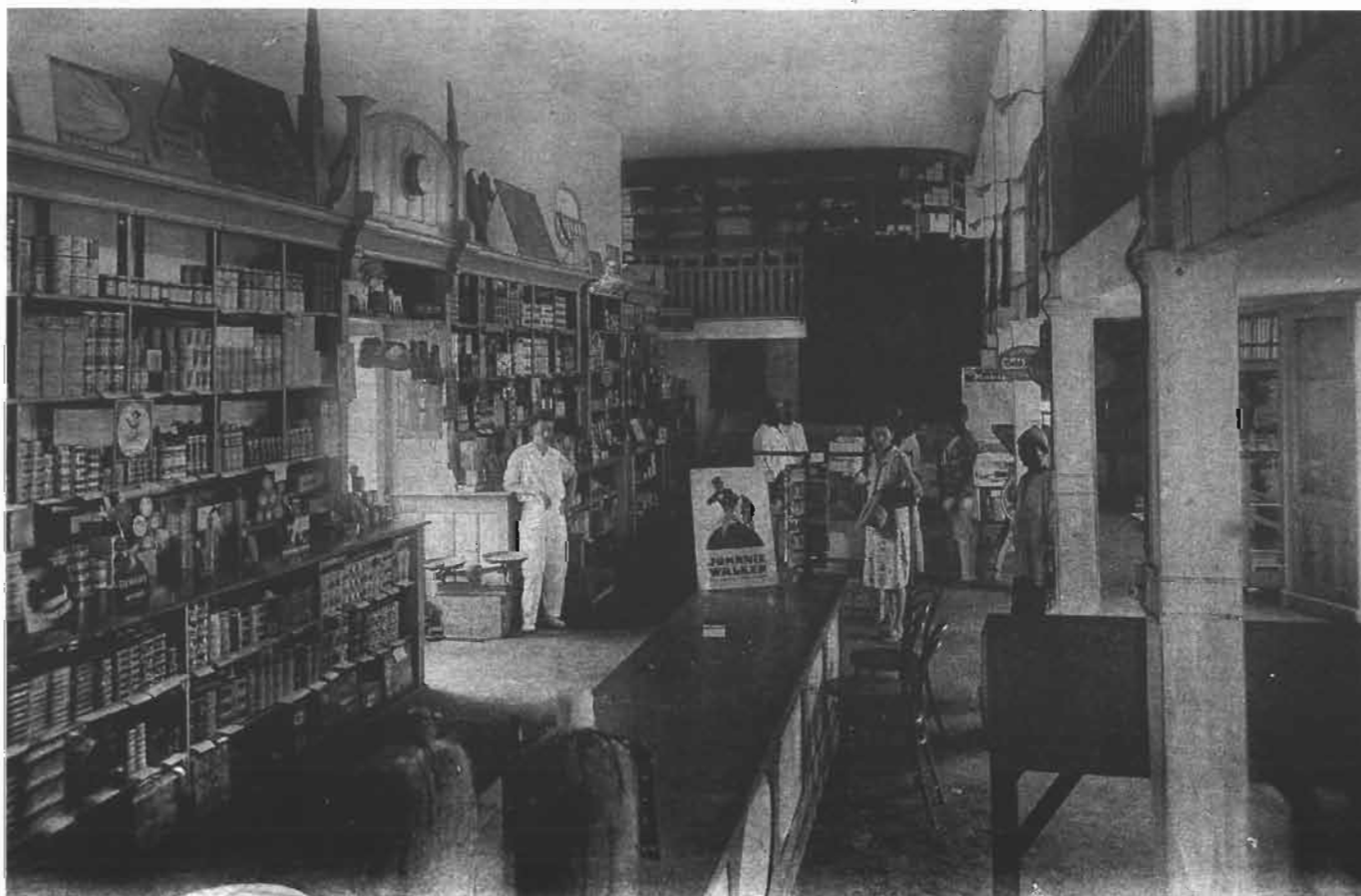


13 - 1970. Le bâtiment (gravement défiguré) est devenu le ministère du Commerce. (Cérémonies du 75^e anniversaire de l'installation de l'Église évangélique à Lomé, en présence du président Eyadéma. Le cortège se dirige vers le temple).

A L'ÉPOQUE FRANÇAISE



14 - Vers 1925. Les Établissements Jean-Baptiste Carbou (ancêtre de la SGGG, fondée en 1930), installés dans la belle maison Anthony de la rue du Grand-marché (construite en 1903 ; l'étage n'a pas encore ses volets de bois), louée à la compagnie Oloff avant la guerre. La firme Carbou représente au Togo -entre autres- les automobiles Citroën et les pneumatiques Michelin.



15 - Vers 1930. Le "magasin européen" de la John-Holt, où l'on trouve tous les produits nécessaires à la vie aux colonies.



16 - 5 juillet 1929



17 - 12 août 1929



18 - 7 septembre 1929



19 - Vers 1950

Les étapes de la construction d'un beau bâtiment : le siège des Chargeurs-réunis (futur Delmas-Togo), dans le style "hispano-mauresque" des bâtiments français de l'époque (comme le palais de Justice ou l'actuel ministère de la Justice, ou encore la Chambre de commerce de Cotonou). Depuis, la façade a été largement murée et banalisée.



20 - Vers 1930. Une firme qui n'a pas duré, celle de Paul Fauconnet, a construit en 1927 ce bel immeuble, qui abritera plus tard la principale étude d'avocat de Lomé, celle de Me Viale.



21 - 1950, La Société Générale du Golfe de Guinée reconstruit son siège dans le style géométrique alors à la mode en Europe.



22 - Vers 1952. Vue aérienne du quartier "Assivito". A gauche, le petit-marché, tout encombré d'étals (il est alors plus actif que le grand-marché du centre-ville) ; à droite, l'immeuble de la SGGG. Au premier plan l'actuel ministère de l'Information, puis les voies ferrées. Au fond, vers l'est, la ville se perd assez vite dans les cocoteraies encore florissantes.

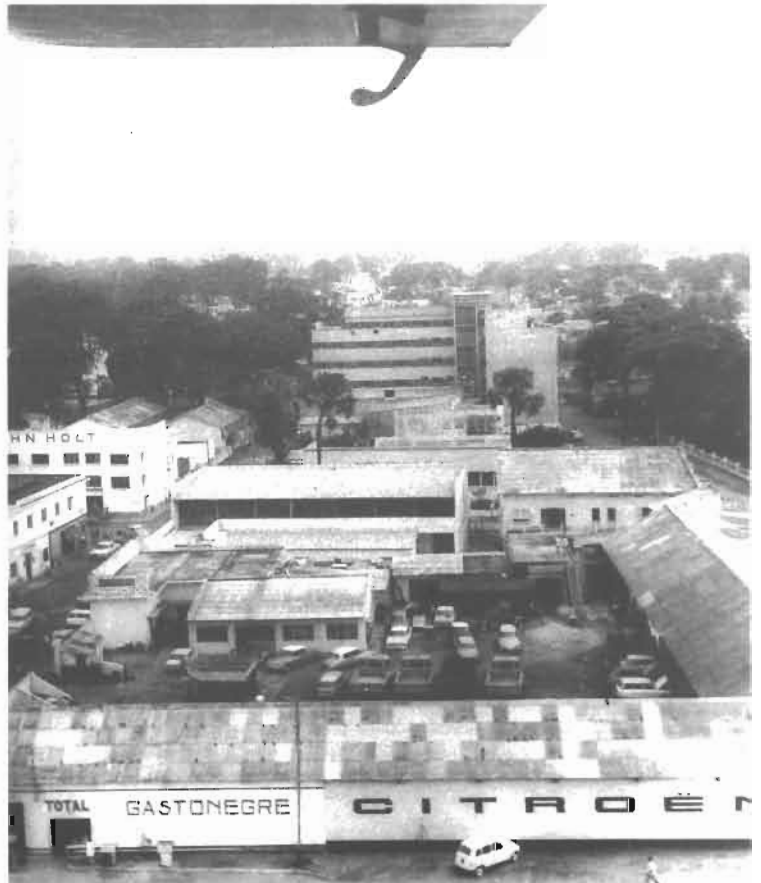
APRÈS L'INDÉPENDANCE



23 - 1968. Dans l'immeuble de la SCOA, au chevet de la cathédrale (futur Ecobank), le tout premier -et encore bien modeste- supermarché de Lomé : "PARISCOA", ancêtre de Goyi Score.



24 - Vers 1965. Dans un bâtiment typique du Lomé des années 1930, la SOTEXIM, société nationale d'import-export (1961-1972, ancêtre de la SONACOM), à l'angle de la rue de la Gare et de la rue Galliéni, en face de la SGGG (aujourd'hui Sethi Brothers ; le beau fronton a malheureusement été nivelé et la façade banalisée).



25 - Vers 1975. Vue cavalière sur les grandes concessions du bord de mer (largement sous-occupées), héritées des tout débuts de Lomé. Au centre-gauche la nouvelle façade de John-Holt. Au milieu l'immeuble "Vendôme" (studios en location), le plus élevé du centre-ville. (En haut : l'aile de l'avion).

LES BANQUES



26 - Vers 1930. Construit en 1911-12, cet immeuble cossu -très typique du goût architectural de l'époque- a abrité successivement la Deutsche Westafrikanische Bank (créée en 1904, initialement logée dans la maison à étage de Félício de Souza, qui subsiste toujours, derrière l'hôtel du Golfe), la Bank of British West Africa (pendant la Première Guerre mondiale), puis la Banque de l'Afrique Occidentale et son héritière, la BIAO. Le bâtiment a été malencontreusement rasé en 1980, et remplacé par le parking de la nouvelle BIAO-Togo.



27 - 1976. A droite en bas : la vieille BIAO (désormais à toit plat) et les entrepôts de la UAC. Au centre, l'Union Togolaise de Banque, construite en 1966 par l'architecte Georges Coustère sur ce qui fut d'abord la Köhler Platz, puis le jardin public Van-Vollenhoven. A sa droite, la très ancienne concession d'Octaviano Olympio (aujourd'hui aménagée en galerie marchande : le CCOO). Derrière : la maison Anthony.



28 - 1962. La nouvelle "Banque centrale des États d'Afrique de l'Ouest", édifée en 1960 (aujourd'hui ministère du Commerce), vue depuis le ministère des Affaires étrangères. La construction a respecté le beau caillédrat de la place.



29 - Décembre 1960. Les petits fours avant les billets : le cocktail d'inauguration de la BCEAO.



30 - 1962. Les trieuses de billets, qui assurent les transferts entre banques et surtout entre les pays de l'Union monétaire ouest-africaine.



31 - Vers 1970. Le Crédit du Togo, ancêtre de la Banque Togolaise de Développement. Le bâtiment (construit en 1958 par G. Coustère) abrite aujourd'hui la Caisse française de Développement.

LES HÔTELS ANCIENS



32 - 1910. L'immeuble de prestige construit en 1903 par la firme Bödecker-&-Meyer est transformé en hôtel de luxe, le "Kaiserhof" (6 chambres, 10 lits). Mais celui-ci, ouvert le 14 juillet 1910, fera faillite dès le 23 juillet 1912.



33 - 1910. Les aménagements intérieurs du Kaiserhof : la salle à manger.



20. - TOGO. - LOMÉ. - Le Palais de Justice

34 - 1924. Après la Première Guerre mondiale, l'ex-Kaiserhof est utilisé par l'administration française comme palais de Justice provisoire, en attendant la construction de celui de la Marina, en 1926. Il sera alors utilisé par la Banque française d'Afrique, mais celle-ci fera naufrage dans la crise économique des années 1930. L'immeuble est finalement racheté en 1944 par M. Archambeau, "entrepreneur de spectacles", qui y installera, entre autres, l'un des tout premiers cinémas (en plein air) de la ville.



35 - Vers 1950. Il est revenu pour quelques années à sa vocation hôtelière interrompue, sous le nom d'hôtel de France. La végétation continue à proliférer.



36 - 1978. Rasé vers 1953, il est remplacé par une banque, aujourd'hui l'agence BNCI de la rue du Commerce (le vieux palmier royal a subsisté encore quelques temps).



37 - Vers 1908. Plus modeste que le Kaiserhof, mais plus durable : l'hôtel Bemman, ouvert début 1907, repris par Winckler en 1908, puis par Vogt en 1913 (factorerie de la CICA après la guerre). Au fond à gauche : le clocher du temple (1907) et la librairie évangélique (toujours au même emplacement).



38 - Vers 1935. L'hôtel Gariglio, installé depuis le début de l'époque française dans l'ancienne factorerie Bödecker-&-Meyer (encore en construction sur la photo n° 1). Hôtel Mineto à partir de 1944 (avec lui aussi un cinéma).



39 - 1968. Au moment de l'Indépendance, il est devenu l'hôtel du Golfe, le plus ancien de Lomé toujours en activité. Les marchands de statuettes sont déjà bien en place pour guetter les touristes.



40 - 1972. La façade vient d'être totalement reconstruite, d'allure moderne mais bien banale. L'hôtel utilise aussi, à l'arrière, le vieux bâtiment à étage et galerie de bois de Felicio de Souza (1907).

LES GRANDS HÔTELS MODERNES



41 - Mai 1959. Un grand hôtel (que l'on pensait alors appeler "l'Atlantique") pour célébrer dignement l'Indépendance prochaine : le projet de l'architecte Carlier.



42 - 1959. Le chantier ne durera que sept mois : l'hôtel "Le Bénin" (du nom du Golfe) sera prêt à temps pour les festivités du 27 avril 1960.



43 - 1972. Pendant 15 ans, Le Bénin, avec ses 82 chambres et ses ascenseurs (les premiers du Togo), sera le seul hôtel de luxe de Lomé (maintenant centre de formation hôtelière).



44 - 1964. Le président Grunitzky et son épouse arrivent à l'entrée de l'hôtel pour une réception officielle.



45 - 1973. Un nouvel établissement en construction : l'hôtel de la Paix (232 chambres), achevé en 1975. Remarquer, autour, la faible occupation de l'ancienne cocoteraie Anthony. Au fond, la cocoteraie de Souza est déjà densément occupée.



46 - 1979. Troisième hôtel de luxe : le Sarakawa (322 chambres) construit à même la plage par l'architecte Palumbo, inauguré le 13 janvier 1980. Avec sa splendide piscine au centre d'un grand jardin, il concurrence durement son voisin, l'hôtel de la Paix.



47 - 1980. Première tour dans le ciel de Lomé (31 étages, soit environ 100 mètres de hauteur, 368 chambres dont 104 suites ministérielles et présidentielles, avec de nombreuses salles de conférence et un cinéma) : l'hôtel du Deux-Février, inauguré le 2 février 1981. Hormis quelques grandes cérémonies internationales (comme la signature tous les cinq ans des "accords de Lomé" entre la Communauté européenne et les États d'Afrique, Caraïbe et Pacifique), il restera souvent largement sous-occupé.

AUTRES LIEUX D'ACCUEIL ET DE DIVERTISSEMENT



48 - Janvier 1947. Un grand lieu traditionnel de réunions populaires, de fêtes et (comme ici) de meetings politiques : le dancing "Tonyéviadjji" (au fond : l'école régionale de la route d'Aného, construite en 1904).

De gauche à droite, au 1er rang : le chef Dorkenoo (d'Aképé), Claudius "Piampiam" Franklin, Augustino de Souza, le député Martin Akou, Sylvanus Olympio, William Fumey, le chef Passa (de Tsévié). 2ème rang : Hubert Kponton à gauche (en cravate), Jonathan Savi de Tové (noeud papillon) et le RP Riegert (barbe noire), membre de l'Assemblée territoriale, à droite.



49 - 1970. Un night-club longtemps fameux, près du non moins ancien cinéma Rex.



50 - Vers 1970. L'hôtel Miramar, construit par l'Office des produits agricoles du Togo à Ablogamé (quartier alors encore bien peu urbanisé), aujourd'hui privatisé et rénové sous le nom d'hôtel Krimas.



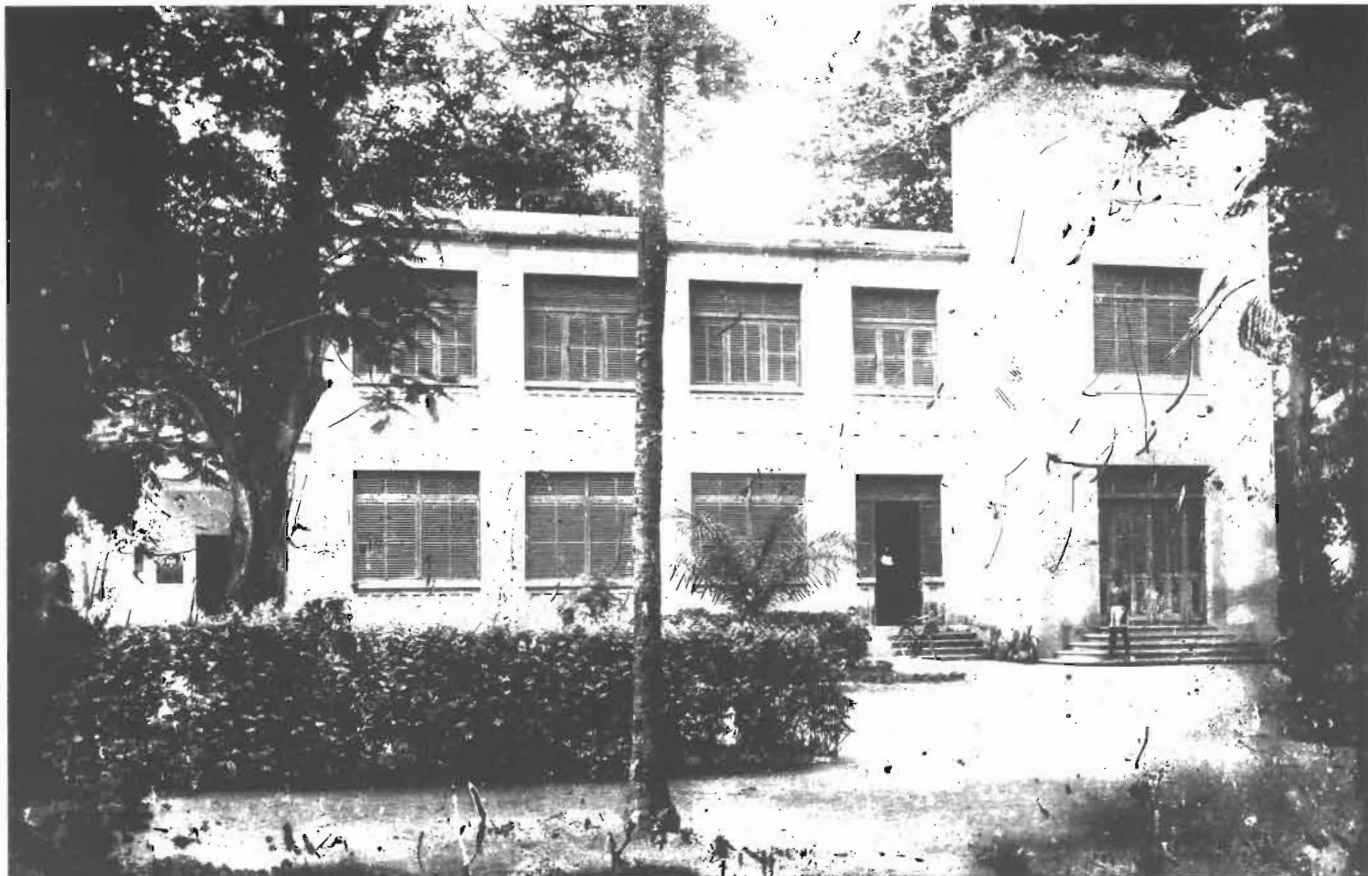
51 - 1968. Un restaurant d'une célébrité durable : la Mini-Brasserie, rue de la Gare, à Assivito.

52 - 12 janvier 1980. Le président Eyadéma inaugure le casino de l'hôtel Sarakawa en compagnie des responsables de la chaîne hôtelière PLM.



LA CHAMBRE DE COMMERCE

Haut lieu de l'économie togolaise



53 - Vers 1950. A la fin des années 1940, on a construit pour elle un bâtiment modeste, bien adapté à la chaleur.



54 - Vers 1970. Réaménagements en 1965-66, en fonction de la climatisation, avec adjonction d'un monumental escalier latéral. Dans les années 1980, le corps du bâtiment a doublé de largeur : la tour d'angle se trouve désormais en retrait.

PERSONNALITÉS DU MONDE DU COMMERCE



55 - Vers 1895. Document exceptionnel : certains des fondateurs de Lomé (originaires du pays anlo, juste à l'ouest de la ville), une quinzaine d'années plus tard.

De gauche à droite, assis : Fity, chef d'Aflao (haut-de-forme et barbe blanche), Dovi-Avu Ayivor, Equagou, Georges Kudawoo, Antonio [Anthony], Robert Adjamah (visage bougé), Tsri Dapensu.



56 - Vers 1895. "Des commerçants venus de l'intérieur", dit la légende, malheureusement sans plus d'explications. Noter l'apparition d'éléments modernes (parapluie, casquette, chapeau...) dans des costumes encore tout traditionnels.

QUELQUES UNS DES GRANDS NOTABLES



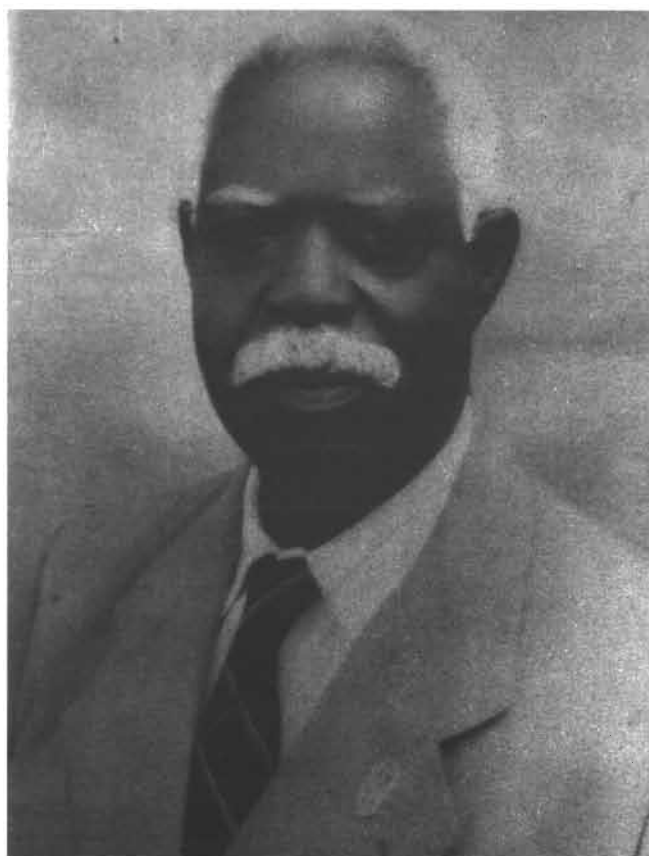
57 - Octaviano Olympio (1859-1940).
Représentant de la firme Swanzy à Lomé de 1882 à 1894,
planteur, entrepreneur, propriétaire, etc. Principal notable de
la ville des années 1890 à 1940.



58 - Son frère Epiphanio (1873-1968) en 1923.
(père de Sylvanus Olympio)
Agent de commerce et planteur.



59 - Augustino de Souza jeune (à droite) et son cousin
germain Comlan Trézise (décédé en 1922).



60 - Augustino de Souza (1877-1960).
Commerçant, planteur, propriétaire, président du CUT, etc.,
l'homme le plus riche de la ville après la mort d'O.Olympio.

LES COMMERÇANTS ALLEMANDS

Quelques visages sauvés de l'oubli...



61 - 1906. Friedrich Oloff et son personnel (le pistolet à la ceinture, naturellement, n'est là que pour la frime), photographié par son cousin, le jeune Walter Oloff, en visite à Lomé en 1906-07.

62 - 1908. Trois commerçants aux allures de dandy (à droite : Alfred Kulenkampff, propriétaire de factorerie).



63 - Vers 1910. Toujours aussi élégants mais plus posés, des négociants plus âgés. Assis à gauche, Harry Grunitzky (père du futur président), agent général de la firme Bödecker & Meyer, décédé à Lomé le 10 juin 1912. (Négatif sur verre abîmé).

PLUS PRÈS DE NOUS



64 - Vers 1925. La maison à Lomé de Jean-Baptiste Carbou (installé à Atakpamé en 1916, à Lomé en 1920).



65 - Mars 1930. Jean Lasserre, beau-frère et successeur de J.-B. Carbou, premier directeur général de la toute nouvelle SGGG.



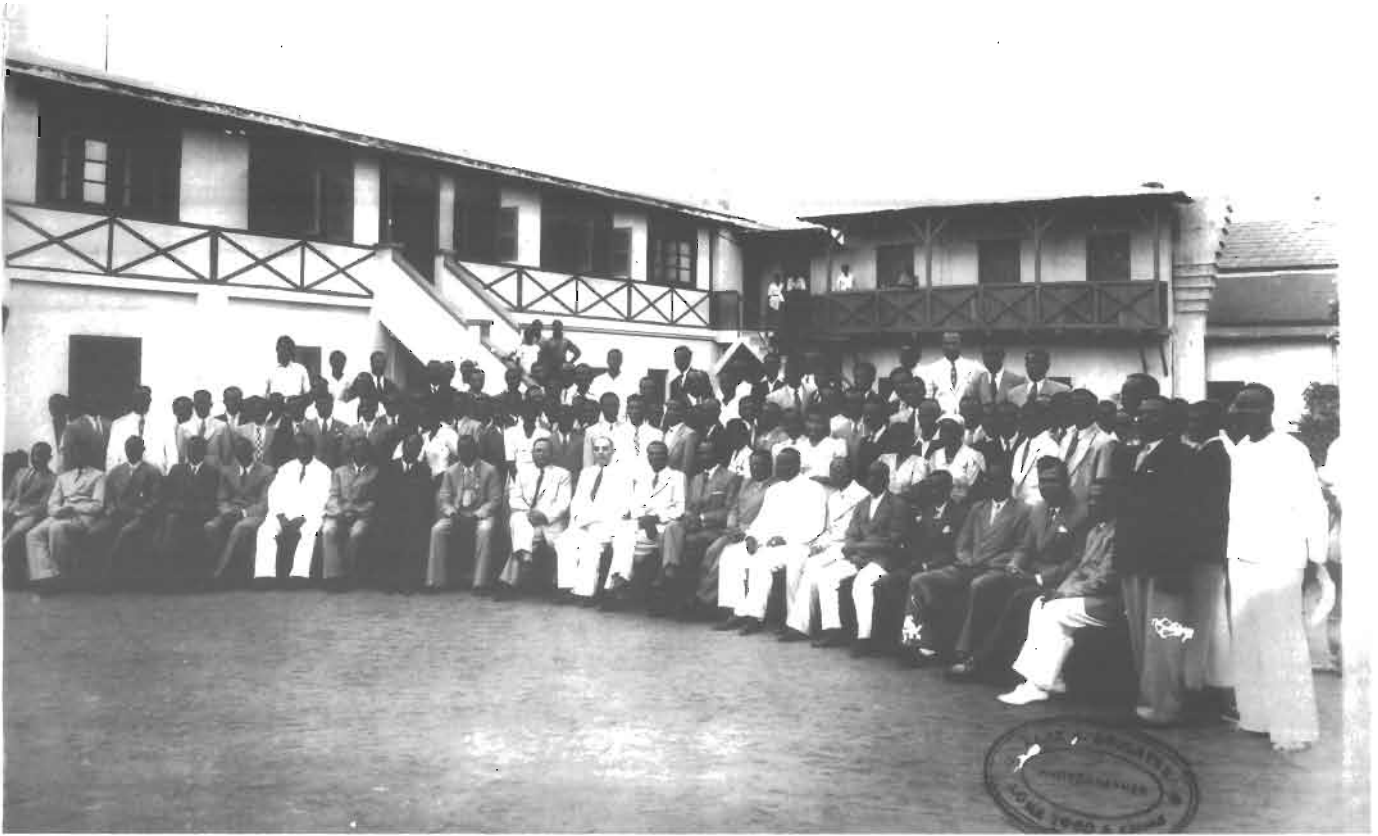
67 - Vers 1960. Un commerçant togolais très connu : Albert Doh, dit Albert "FAO" (1905-1993), en tenue de député.



66 - Vers 1938. Raymond Eychenne, commerçant à Lomé de 1928 à 1929, président de la Chambre de commerce du Togo de 1936 à 1943, célèbre mécène des équipes sportives du Togo.



68 - 1956. Remise d'une montre commémorative en or à un employé de la UAC, Charles Wood, pour ses 25 ans de service.



69 - Janvier 1951. Le personnel de la UAC, dans l'ancienne factorerie héritée de la Swanzy, rue du Commerce (aujourd'hui supermarché Choithram), autour du responsable du groupe en France.



70 - Novembre 1951. Sylvanus Olympio, directeur général de la UAC-Togo, et son état-major (au même endroit).



1 2 3 4



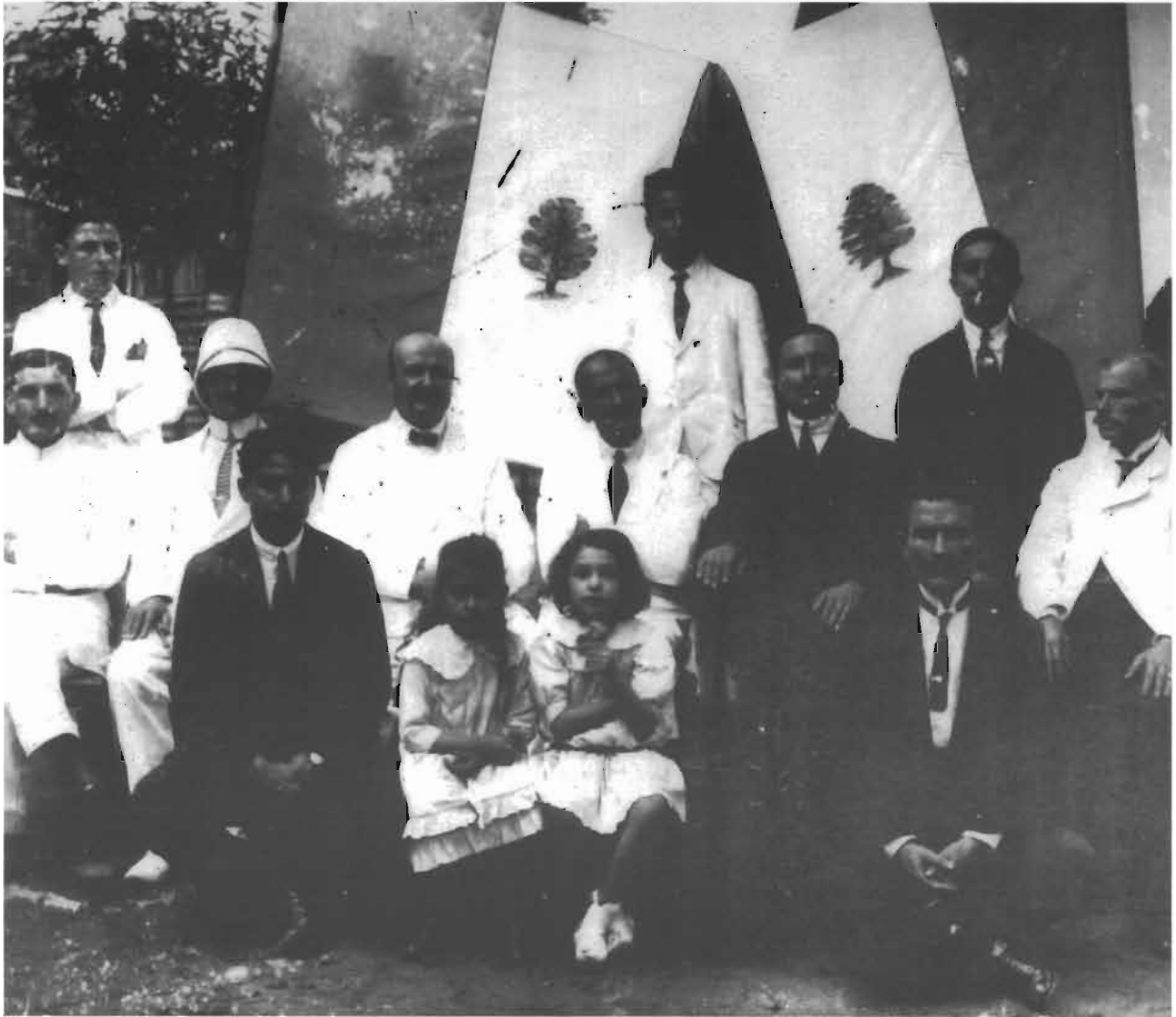
5 6 7

71-72 - 1961. Une réception à la Chambre de commerce.

1) Pierre Azémard (SGGG), président de la Chambre de commerce de 1950 à 1961 - 2) Le président S. Olympio - 3) Henri Mollinier (SGGG) - 4) Carlos Amorin (UAC).

5) Marguerite Thompson-Tréno, secrétaire générale de la Chambre de commerce - 6) Michel Kalife, commerçant libanais - 7) Fio Agbanon II, vice-président de l'Assemblée nationale.

CEUX VENUS D'ORIENT



73 - 1943. La communauté libanaise de Lomé célèbre l'accession du Liban à l'Indépendance.
De gauche à droite, assis au 1er rang : Hattab, Mlle Biba Nassar, Mlle Renée Jazzar, Michel Assad. Second rang : Abdalah (de Keta), un inconnu, Joseph Williams (l'un des tout premiers arrivés à Lomé, en 1896), Antoine Nassif, Remia Jazzar, Khalif Jazzar. Debout : Antoine Nassif, Michel Nassar, Elias Aoud, Jean Habib.



74 - 1970. Les commerçants indiens de Lomé.
De gauche à droite : Ram Shriyan (RAMCO), Ishwar Nanwani (VTC), Tharkudas Tourani (Shalimar), Bhagwan Gurani (Regal).

II - LES INFRASTRUCTURES MODERNES

A la fin de l'époque allemande, l'équipement de Lomé en moyens de production était plus que rudimentaire : juste quelques services techniques pour les constructions et les réparations indispensables. Fonctionnaient ainsi l'atelier des Travaux publics (situé toujours au même endroit près d'un siècle plus tard), celui des chemins-de-fer, deux ou trois entreprises privées (comme Ring & Starcke), et surtout le remarquable complexe quasi-industriel de l'école professionnelle de la Mission catholique, capable de fabriquer des bicyclettes, des meubles, ou les publications officielles - mais on verra cela avec l'histoire religieuse de Lomé. Hormis une huilerie installée au nord de la ville, il n'y avait pas d'industries dignes de ce nom. Comme les administrations coloniales vivaient, pour l'essentiel, de leurs droits de douanes, elles n'avaient pas intérêt à ce que les produits fussent transformés sur place. C'est avec l'Indépendance que commença un minimum d'industrialisation à Lomé (et, encore bien plus modestement, dans l'intérieur du pays), avec quelques usines destinées surtout à fabriquer sur place certaines marchandises essentielles jusqu'ici importées. Par la suite, virent le jour d'autres projets beaucoup plus ambitieux, qui visaient aussi à exporter, mais dont les résultats n'ont pas toujours été très heureux. Avec la construction du port (ouvert en 1968), on avait créé une vaste zone industrielle à l'est de la ville, mais qui a toujours eu bien de la peine à se remplir : elle contient en fait plus d'hectares de cultures maraîchères que d'usines.

Équipement aussi nécessaire à la population qu'à l'économie, l'électricité fut installée à Lomé en 1926, par une entreprise privée qui avait aussi équipé les villes de l'Afrique centrale française. Établi par l'Administration en pleine période d'austérité, l'approvisionnement de la ville en eau potable fut beaucoup plus long : les premiers forages productifs avaient été mis en place dès 1933-34, à une dizaine de kilomètres au nord de Lomé, mais il fallut attendre 1940 pour que les canalisations et les châteaux d'eau puissent enfin la diffuser à travers la ville.

Il fallait aussi pouvoir échanger des informations : dès 1890, Lomé s'ouvre sur le monde grâce à un service postal. Une véritable agence est construite en 1894. Les bâtiments et les méthodes n'ont cessé de s'adapter aux besoins croissants du pays et aux techniques nouvelles, depuis le télégraphe de 1894 jusqu'à l'antenne hertzienne de 1978.

Les infrastructures pour les transports ont, bien sûr, toujours joué un rôle essentiel dans le développement de Lomé. On a déjà dit¹ combien les relations maritimes, par la plage, puis le wharf, puis le port, ont été décisives. Le réseau ferroviaire construit à partir de 1904 acheva de faire de Lomé l'unique centre économique du Togo. De cette importance témoignait la majesté des bâtiments de la gare -hélas détruite- et des vastes hangars, qui font toujours partie du meilleur patrimoine de la ville, qu'il serait opportun de réhabiliter². A partir de 1910-12, apparaît un trafic automobile qui va progressivement supplanter la voie ferrée, tant pour les marchandises que pour les personnes, générant tout un monde de conducteurs -aux statuts assez divers- et de gares routières, aussi original que l'univers des cheminots. Les premiers avions apparurent dans le ciel du Togo dans les années 1925-27, sous forme de raids encore très aventureux. Une première piste d'atterrissage fut néanmoins aménagée dès 1931, servant surtout à quelques hauts personnages très pressés, comme les gouverneurs. Ce n'est qu'après la Seconde Guerre mondiale que la voie aérienne devint, pour les voyages internationaux, le moyen de transport principal, puis unique (le dernier paquebot régulier quitta le port de Lomé en 1969). Il a fallu faire évoluer l'aérogare en fonction de la rapide croissance des besoins. Le pari a été tenu : l'aéroport de Lomé fait honneur à l'hospitalité togolaise.

¹ Lomé, un siècle d'images, volume 1 : *"Lomé entre la terre et la mer"*.

² Les très beaux bâtiments construits en 1928-30 pour la direction des Chemins-de-fer et des "Travaux neufs", devenus aujourd'hui les ministères des Affaires étrangères et de l'Information, seront vus dans le volume consacré aux infrastructures de l'État.

LES MOYENS DE PRODUCTION : ATELIERS ET USINES

L'HÉRITAGE ANCIEN



75 - Vers 1910. L'atelier central des Travaux publics (toujours en activité au même endroit, à l'angle des avenues Pompidou et de la Présidence).

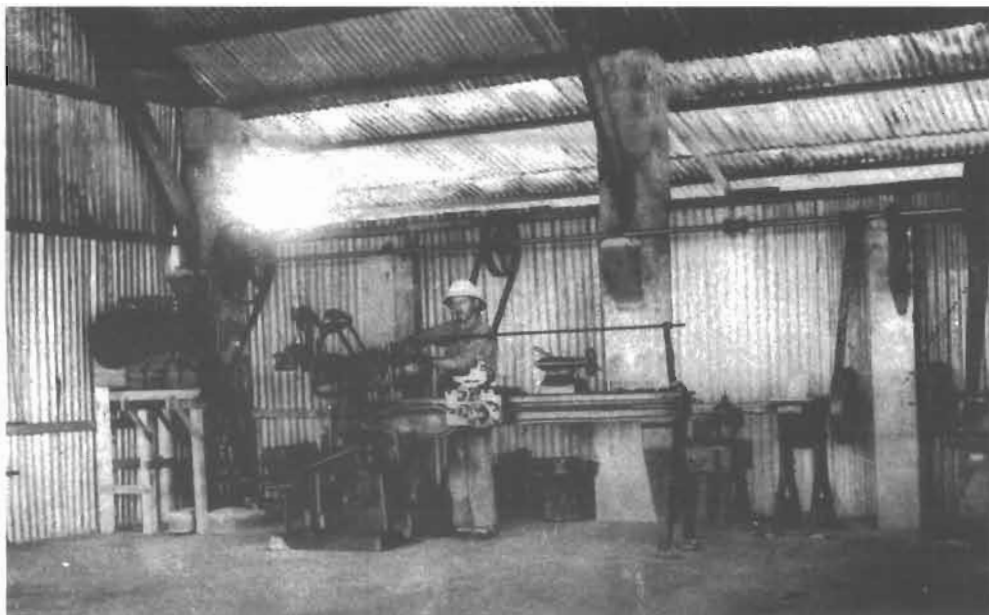
Togo. Regierungswerkstätte in Lome

76 - Vers 1910. L'entreprise de construction Ring-&-Starcke (fondée en 1909, à l'emplacement de l'actuel cinéma Opéra, rue du Commerce). Richard Starcke, bon technicien, fut maintenu sur place par les Anglais jusqu'en 1920. Il fut donc le tout dernier Allemand d'avant 1914 à quitter le Togo.



77 - Vers 1930. La première (et longtemps unique) usine de Lomé : une huilerie créée en 1912 (en face de l'actuelle Caisse d'épargne), restée en activité pendant toute l'époque française.

PREMIÈRES INSTALLATIONS



78 - Vers 1925. L'atelier de réparation des automobiles de la firme J.-B. Carbou, avec les premières machines-outils.

79 - Vers 1930. Les ateliers du garage administratif central, le principal du Togo.



80 - 1953. Les tout débuts (encore bien modestes) de l'industrialisation moderne : en août 1953 ouvre la "Savonnerie-parfumerie de Bè" de l'entreprise Christophe, qui produit surtout du savon de Marseille.

LES USINES MODERNES



81 - Vers 1975. l'usine CIMTOGO, créée en 1971, produit le ciment qui construit Lomé (ici avec deux silos de stockage ; il y en a quatre depuis 1982).



82 - 1974. Les Grands Moulins du Togo, créés en 1973, approvisionnent le pays en farine de blé (la consommation de pain à la française s'accroît rapidement à partir de 1976-77).

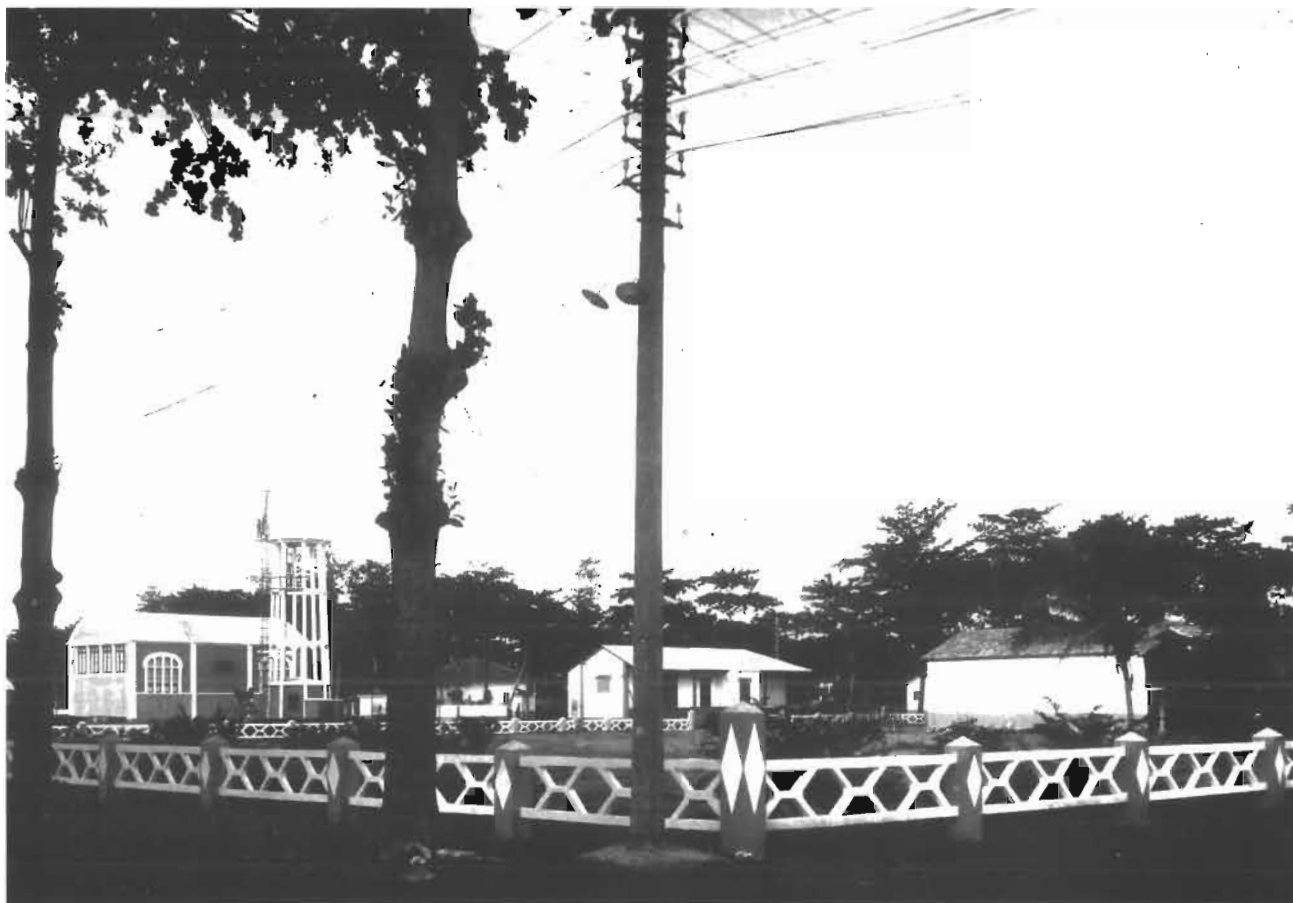


83 - 26 janvier 1966. Le président Grunitzky et M. Haase, directeur général de la Brasserie du Bénin (fondée en 1964) inaugurent un nouvel atelier.



84 -1972. La "BB" produit, selon des recettes allemandes, une gamme de bières réputées dans toute l'Afrique de l'Ouest.

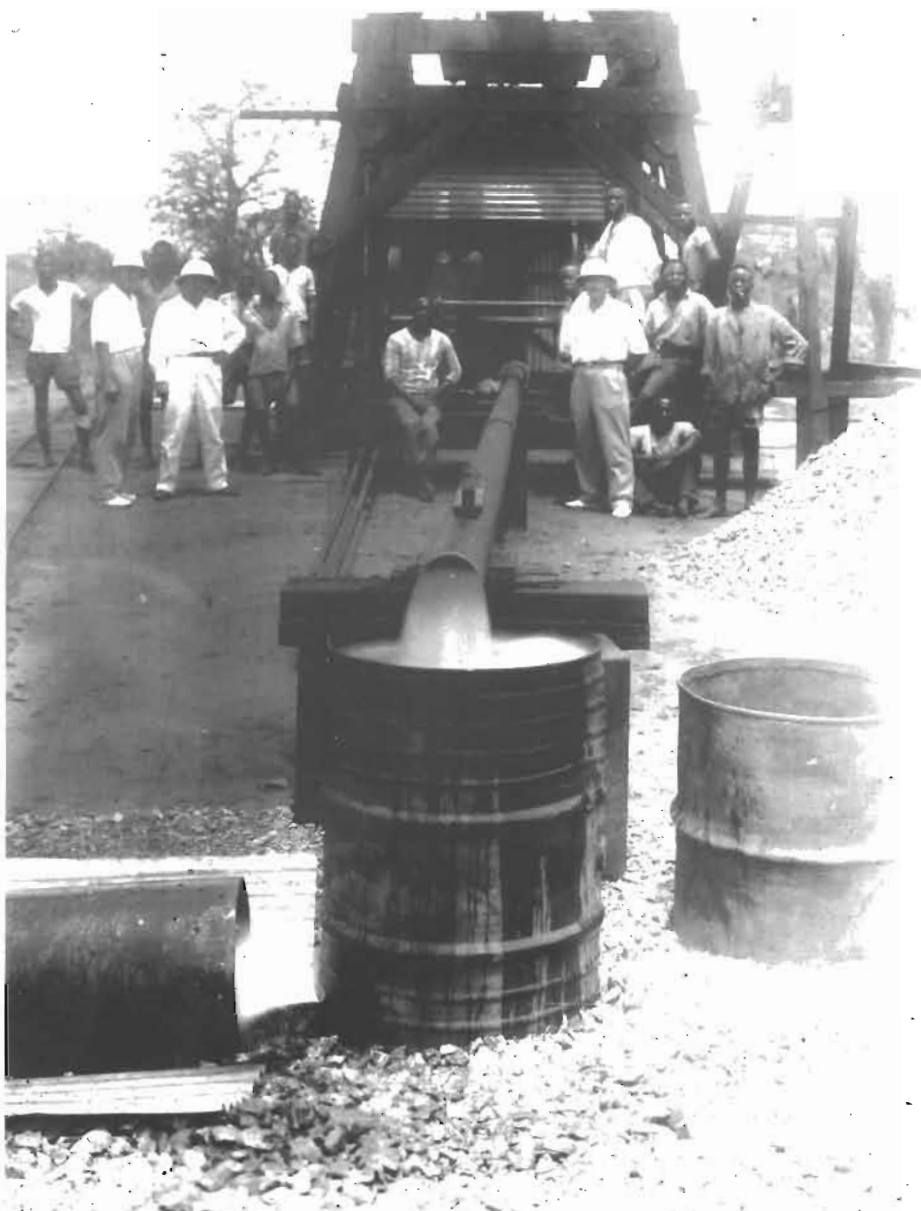
L'ELECTRICITÉ ET L'EAU POTABLE



85 - 1930. Depuis 1926, l'Union électrique coloniale fournit l'électricité à Lomé. Le bâtiment à toit en demi-cylindre abrite encore de nos jours une centrale thermique. L'UNELCO (devenue UNELOM en 1952, puis la régie nationale CEET en 1964) produisait aussi de la glace, non moins essentielle pour la qualité de l'alimentation.



86 - 1933. Premiers forages productifs à Cacavelli (à 8,5 km au nord du centre-ville).



87 - 1933. Miracle de l'eau qui jaillit en abondance, pure et fraîche, des nappes profondes (42 mètres) de Caccavelli. Mais il faudra du temps pour qu'elle parvienne jusqu'à Lomé.



88 - A partir de 1940, ces châteaux d'eau jumeaux proches de la gare (500 m³ chacun) approvisionnent la ville. Ils sont aujourd'hui remplacés par ceux (beaucoup plus importants) de Tokoin et de Bè.



89 - Vers 1930. Le technicien (corse) des Travaux publics Félix Caccavelli, qui a donné son nom au domaine où se regroupent aujourd'hui de nombreux établissements techniques, scientifiques ou industriels.



90 - Vers 1970. Malgré la multiplication des bornes-fontaines, l'approvisionnement en eau potable reste un problème pour les quartiers périphériques d'une ville qui grandit trop vite et s'étire démesurément.

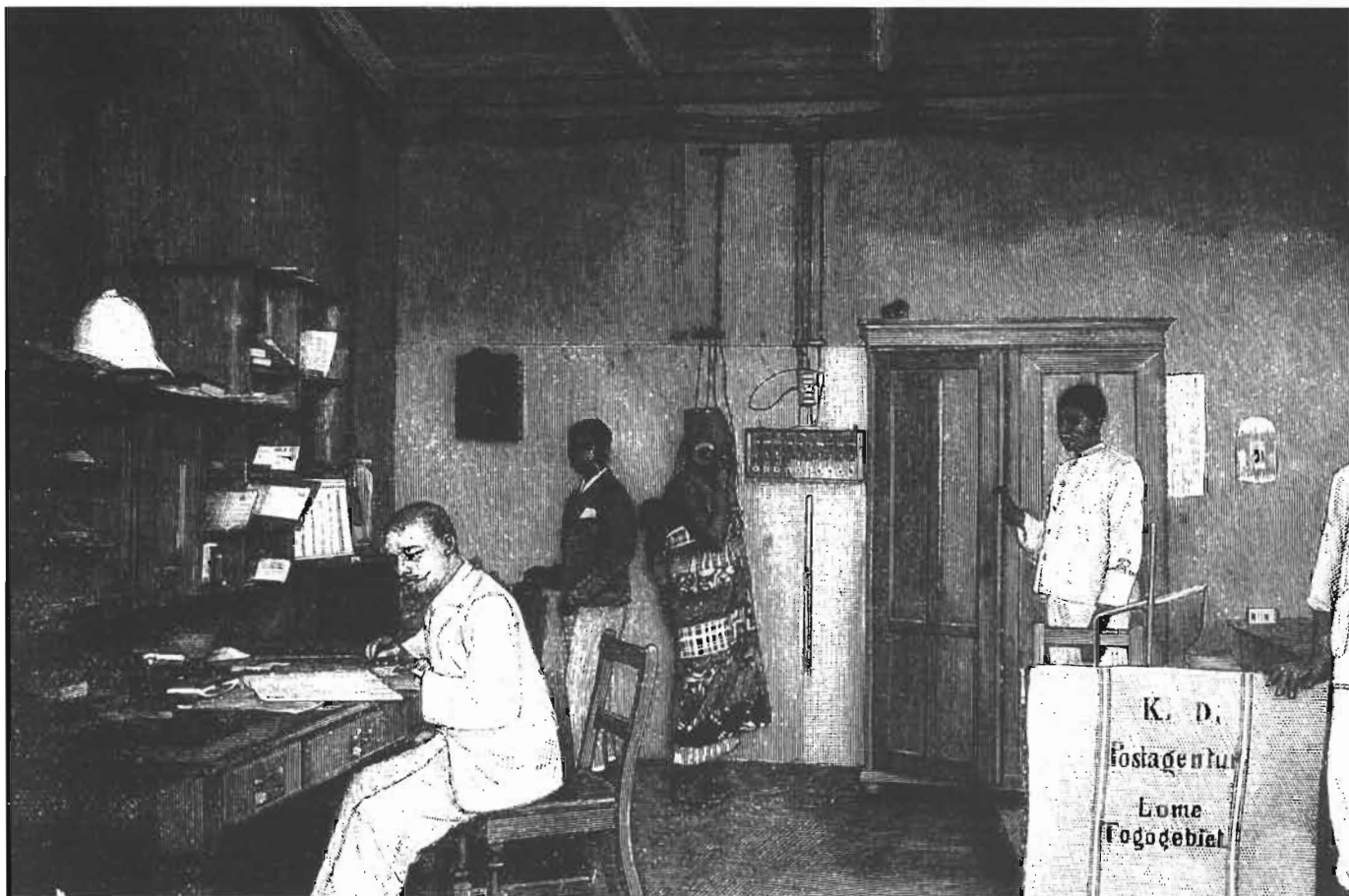
LES MOYENS DE COMMUNICATION : POSTE, TÉLÉGRAPHE, TÉLÉPHONE



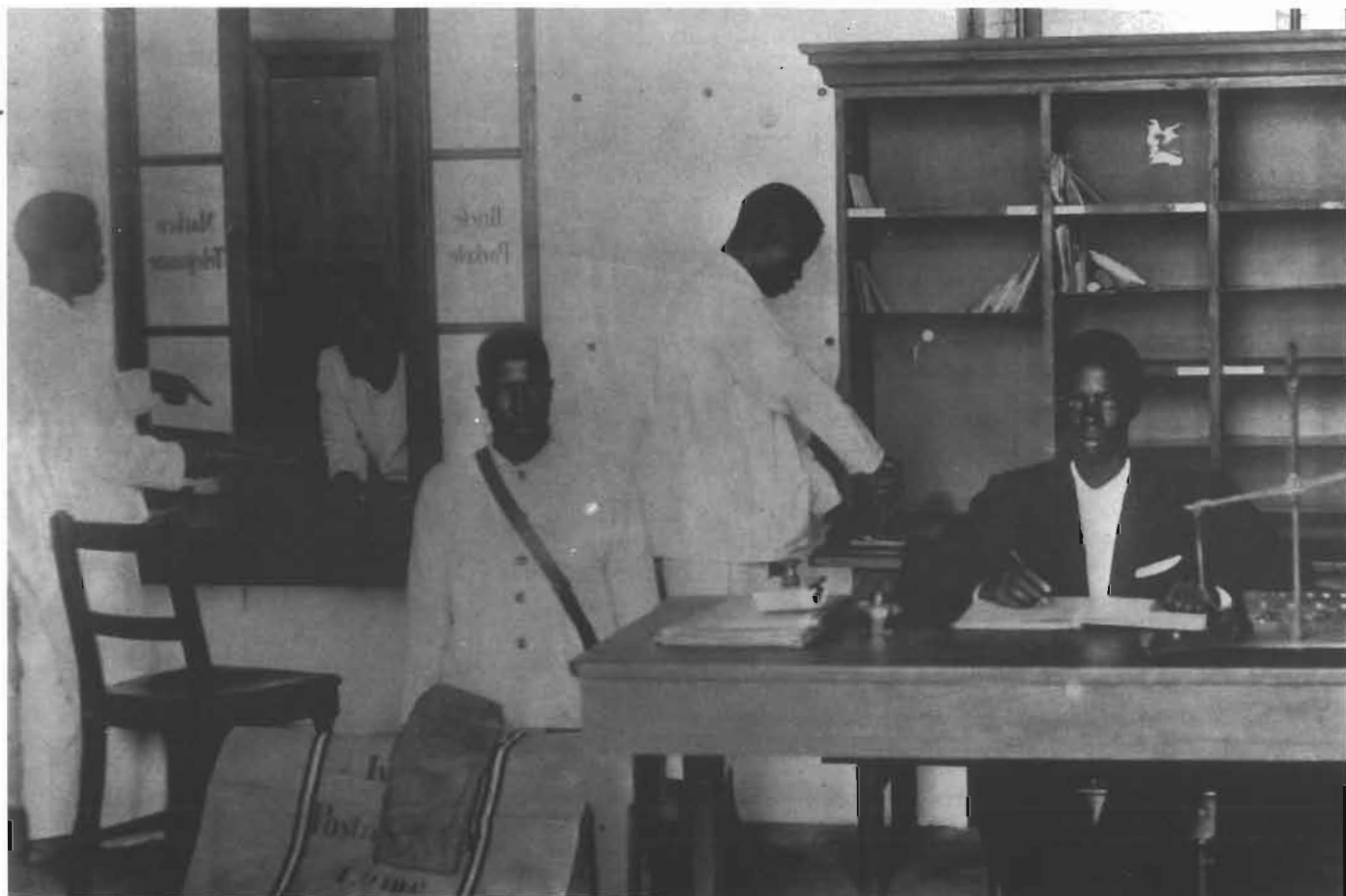
91 - Vers 1895. La première agence postale de Lomé, au bord de la plage (à l'emplacement de la gare routière du grand-marché), installée en 1894, avec des postiers allemands. (Auparavant, c'était un unique fonctionnaire qui assurait à la fois l'administration, la justice, la douane et, depuis 1890, la poste).



92 - 1900. La nouvelle poste, ouverte le 15 janvier 1900 sur la *Hamburgerstrasse* (à l'emplacement du magasin Ramco-Sony), qui assure désormais la direction des postes du Togo. Le bâtiment sera agrandi à plusieurs reprises jusqu'en 1914.



93 - 1898. L'intérieur du bureau de poste. Noter au fond la femme qui utilise le téléphone public. Les agences de Lomé et d'Aného sont reliées par téléphone depuis le 24 avril 1894. Les lignes privées n'apparaîtront qu'en 1906.

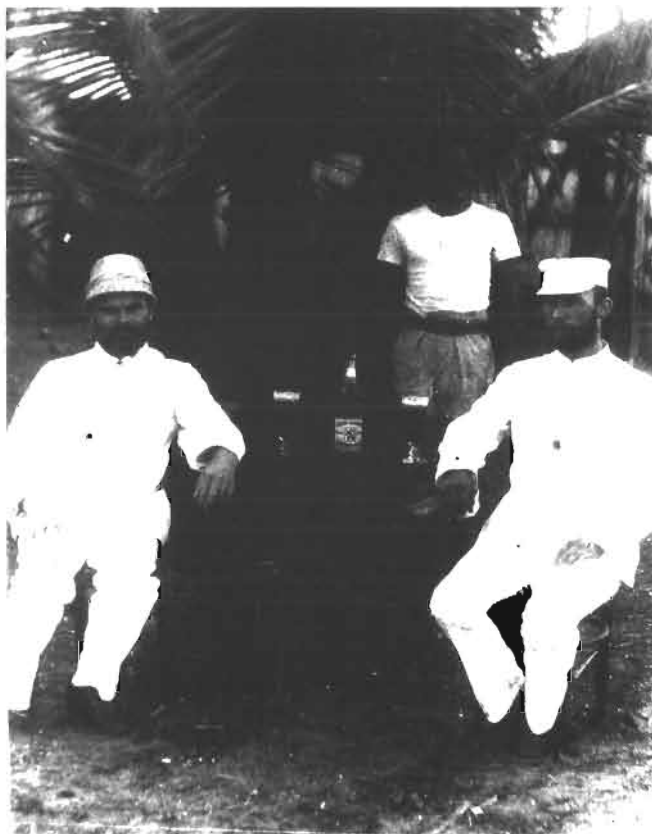


94 - Vers 1910. Les employés togolais du bureau de Lomé.

21. - TOGO. - LOMÉ. - Bureaux du Câble



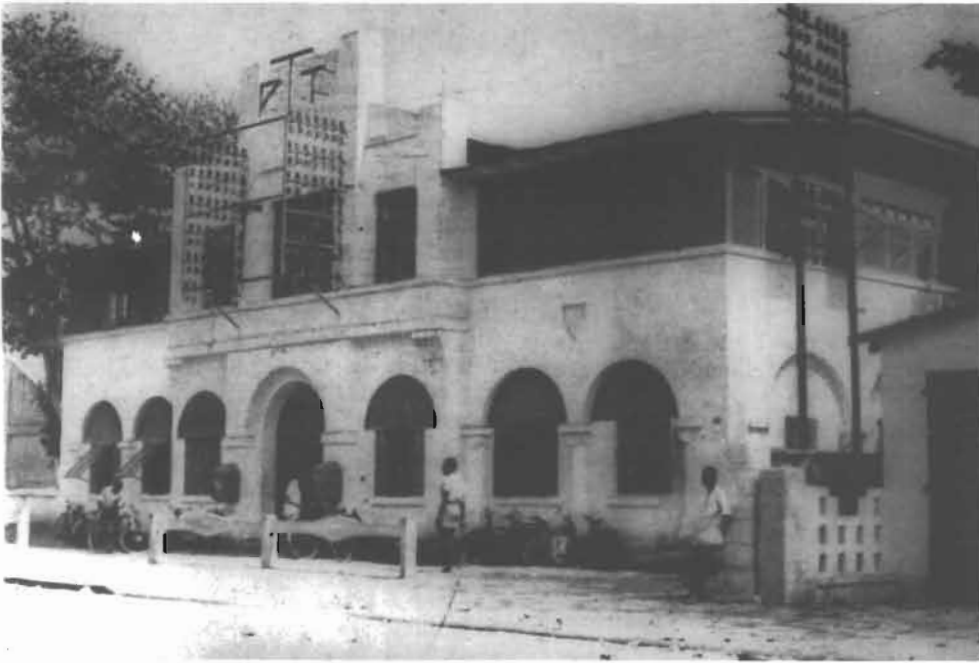
95 - Vers 1925. L'une des toutes dernières constructions allemandes (1912) : La compagnie (privée) du Télégraphe, face à l'océan. La liaison par câble sous-marin direct vers l'Allemagne (et vers le Cameroun) est ouverte le 19 janvier 1913 (il fallait auparavant passer par le Dahomay français). Le bâtiment servira ensuite au service de la Conservation foncière et de logement administratif. Rasé vers 1950, il sera remplacé au moment de l'Indépendance par les bâtiments de la Mission française de Coopération, avenue de la Présidence.



96 - Vers 1910. Employés allemands de la poste de Lomé.



97 - Vers 1910. Un facteur à bicyclette.

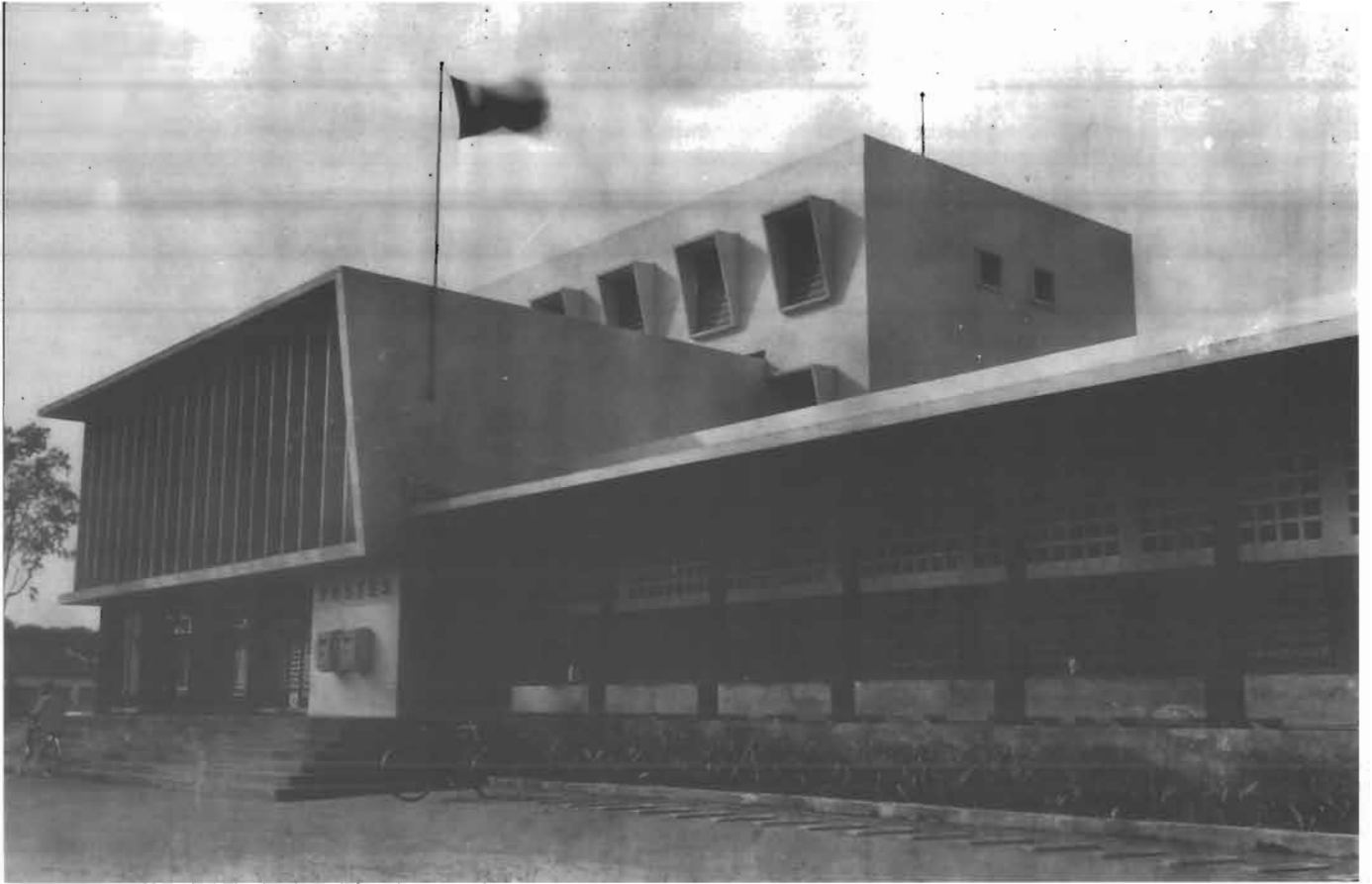


98 - 1955. Dernières images de la vieille poste française, rue du Commerce, toute bardée de fils téléphoniques.

99 - 1954. A l'étage de la poste, le standard téléphonique manuel. Noter les persiennes relevées. (Photographie en mauvais état, mais unique).



100 - Vers 1932. La direction des Postes, construite en 1930 entre la poste française et la plage. La Marina (boulevard de la République) n'existe pas encore. Le bâtiment sert aujourd'hui de siège au ministère des Droits de l'Homme, mais il a été totalement défiguré, hormis les quatre colonnes de l'entrée, qui subsistent encore, maçonnées au milieu de la façade côté plage.



101 - 1957. La nouvelle poste centrale, avec ses pare-soleil en ciment, typiques des oeuvres de l'architecte Georges Coustère. Le beau badamier qui ombrage la place a été préservé, d'où l'inclinaison du bâtiment par rapport à l'avenue de la Libération. Remarquer le drapeau de la République autonome du Togo (1956-1960).



102 - 1955. Pose de câbles téléphoniques souterrains dans les rues de la ville.

103 - 1978. L'antenne hertzienne de Caccavelli (32 mètres de diamètre) permet désormais les liaisons téléphoniques par satellite avec le monde entier.



LES INFRASTRUCTURES DES ÉCHANGES : LA GARE ET LES CHEMINS DE FER



104 - 1909. Erigés en 1906-1907, en même temps que la voie ferrée Lomé-Kpalimé, la gare, majestueuse comme un palais, et, au fond, les ateliers, avec un château d'eau (pour alimenter les locomotives) de faible hauteur.



105 - Vers 1950, sous le même angle. La gare n'a pas changé, malgré les arbres qui la masquent. Le château d'eau a été remplacé par un autre, beaucoup plus élevé, au début de l'époque française.



106 - Vers 1925. L'environnement de la gare : à gauche, la direction des chemins de fer ; à droite, les ateliers et le château d'eau.



107 - Vers 1950. Du haut du grand château d'eau, vers le sud : au fond à gauche, le petit-marché ; au fond à droite, les entrepôts et les voies de garage ; tout au fond, la douane, à l'entrée du wharf.



108 - Octobre 1968. La nouvelle gare en construction.



109 - Mai 1970. La gare dans son état actuel.



110 - Vers 1930. Du haut du château d'eau, vers le nord : la plaque tournante et les hangars à locomotives allemands (agrandis à l'époque française), toujours en service de nos jours. Au fond à gauche, la cocoteraie d'Octaviano Olympio (aujourd'hui le quartier Octaviano-Nétimé). Tout au fond, le plateau de Tokoin, encore exclusivement rural.



111 - Vers 1960. Les ateliers de réparation.



112 - Vers 1960. Nouvelles locomotives Diesel.



113 - 1968. Dans les ateliers.

VOIES ET CONVOIS



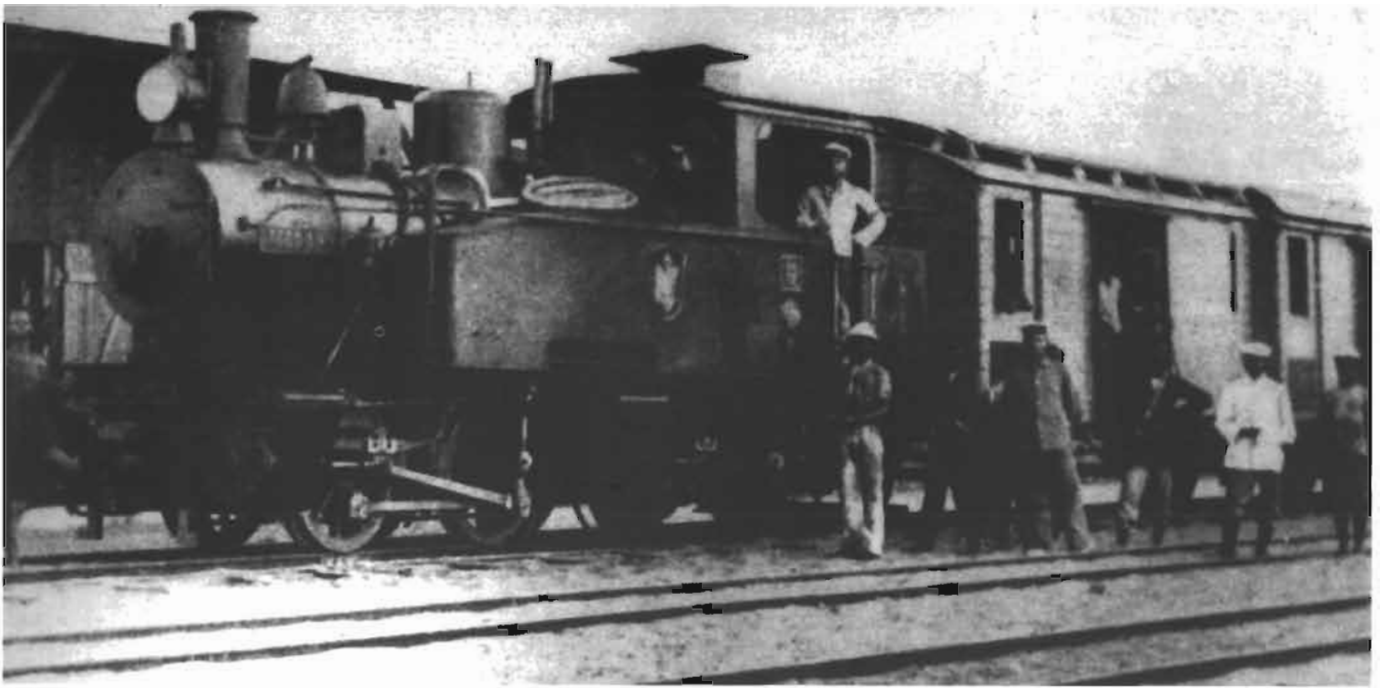
114 - 1904-05. Construction de la voie ferrée Lomé-Aného (la première ligne du pays), avec les moyens les plus simples, c'est-à-dire beaucoup plus de forces musculaires que de machines.



115 - 1905-06. Construction de la voie Lomé-Kpalimé : percement d'une tranchée pour escalader le plateau de Tokoin.



116 - 1907. Un convoi en gare de Lomé. Noter le mélange des wagons pour passagers (avec pare-soleil) et pour marchandises. Certains wagons allemands sont encore en usage de nos jours.



117 - Vers 1910. Locomotive à l'époque allemande.

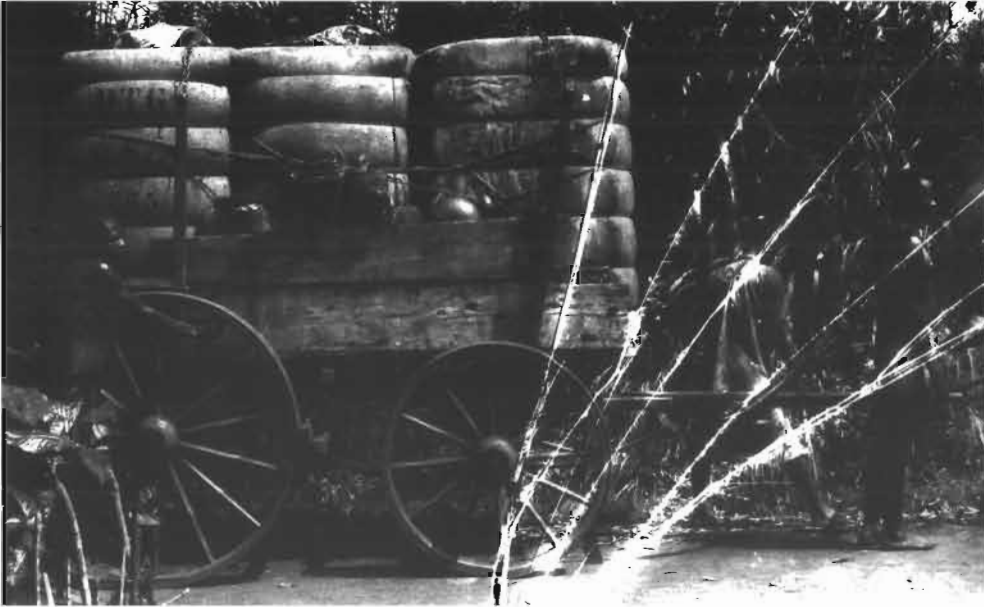


118 - Vers 1930. Le parc de locomotives a été rénové dans les années 1920-25, ainsi que l'ensemble des rails des trois lignes.



119 - 1964. Nouvelle motrice (type "BB").

LES TRANSPORTS ROUTIERS

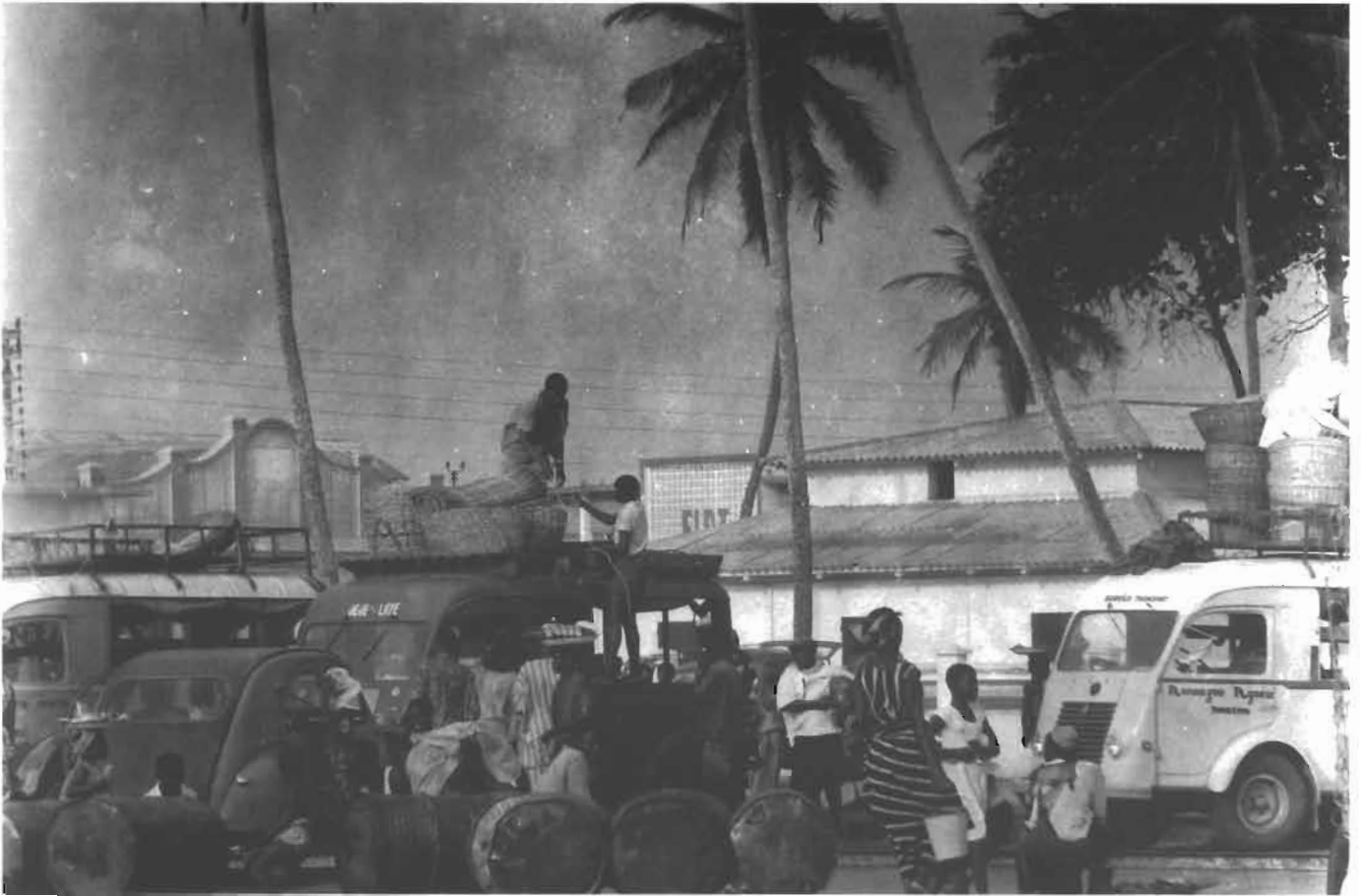


120 - Vers 1905. Les premiers véhicules du Togo (à traction humaine) : un chariot "type III" pour transporter les balles de coton de la DTG. (Négatif sur verre, cassé).

121 - 1912. L'un des premiers camions. Un service de transport automobile a commencé à fonctionner entre Lomé et Atakpamé dès 1907 ; la DTG l'a prolongé jusqu'à Sokodé au début de 1914.



122 - Vers 1925. Le parc de camions de la Société des transports de l'Ouest africain. La plupart des chauffeurs sont togolais.



123 - 1961. La gare routière (aménagée en 1953, à l'emplacement des tout premiers bâtiments administratifs allemands), près du grand-marché, entre l'ancienne route d'Aného (la seule à l'époque) et la plage.



124 - 1961. Le "1000 kilo" Renault, incroyable bête de somme de toutes les routes africaines.



125 - 1988. La gare routière (complètement engorgée) vue du haut de l'immeuble Kalife, avant l'ouverture de la nouvelle gare routière d'Akodésséwa.



126 - 1963. Une réunion du syndicat des conducteurs de taxi (au fond : l'école régionale de la route d'Aného).

L'AÉROPORT ET LES TRANSPORTS AÉRIENS



127 - 1936. Inauguration de l'aéro-club de Lomé, grâce à un avion biplan "Caudron C 59". (En gris : le gouverneur Montagné ; à sa droite Marc Gradassi et Paul-Louis Mahoux).

(Créé en 1931, le premier terrain d'aviation occupait l'emplacement de l'actuel CHU de Tokoin).

128 - Vers 1938. L'avion devient un moyen de transport utilisable par les passagers. Arrivée à Lomé du gouverneur Montagné, de sa femme et de sa fille, accueillis par les cadres administratifs (nœud papillon : M. Gradassi, son intérimaire, ceinture tricolore : P.-L. Mahoux, administrateur-maire de Lomé) et les notables : à droite, le chef Joseph Adjallé (en pagne), Octaviano Olympio (avec sa Légion d'honneur), Emmanuel Ajavon (costume blanc).



129 - Fin 1944. Inauguration par l'administrateur Henri Gaudillot, des hangars du nouvel aéroport (à son emplacement actuel). Noter les drapeaux à croix de Lorraine de la "France libre".



130 - 1949-50. Arrivée du gouverneur Cédile, accueilli par les membres de son Cabinet et par le président de l'Assemblée représentative, S. Olympio.



131 - 1953. La première tour de contrôle, pour guider atterrissages et décollages.



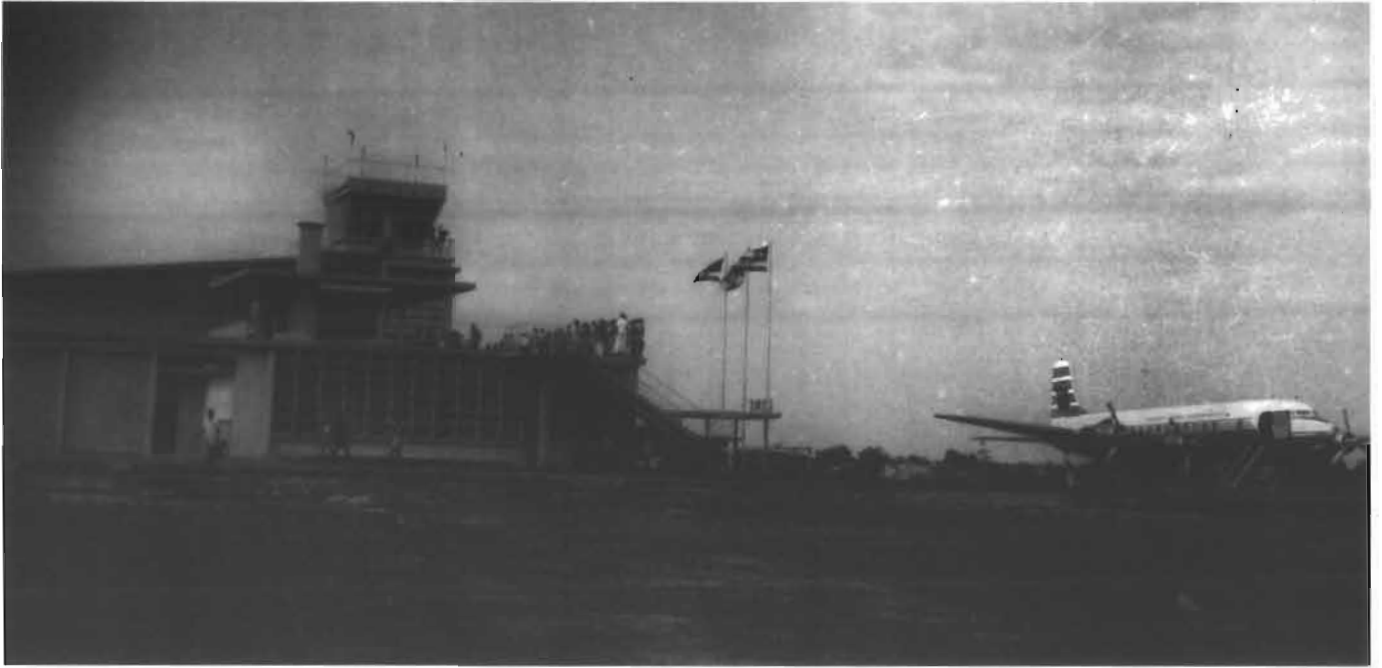
132 - 1953. L'aéroport est devenu, à chaque arrivée ou départ, un haut lieu de la vie sociale des Européens (sur la piste : un "DC 4" de la compagnie nationale Air France).



133 - 1961. tradition et modernité à l'aéroport : un comité d'accueil officiel au pied de l'avion.



134 - 1962. Les premières lignes de la compagnie multinationale Air Afrique (un "DC 3" en vol de nuit).



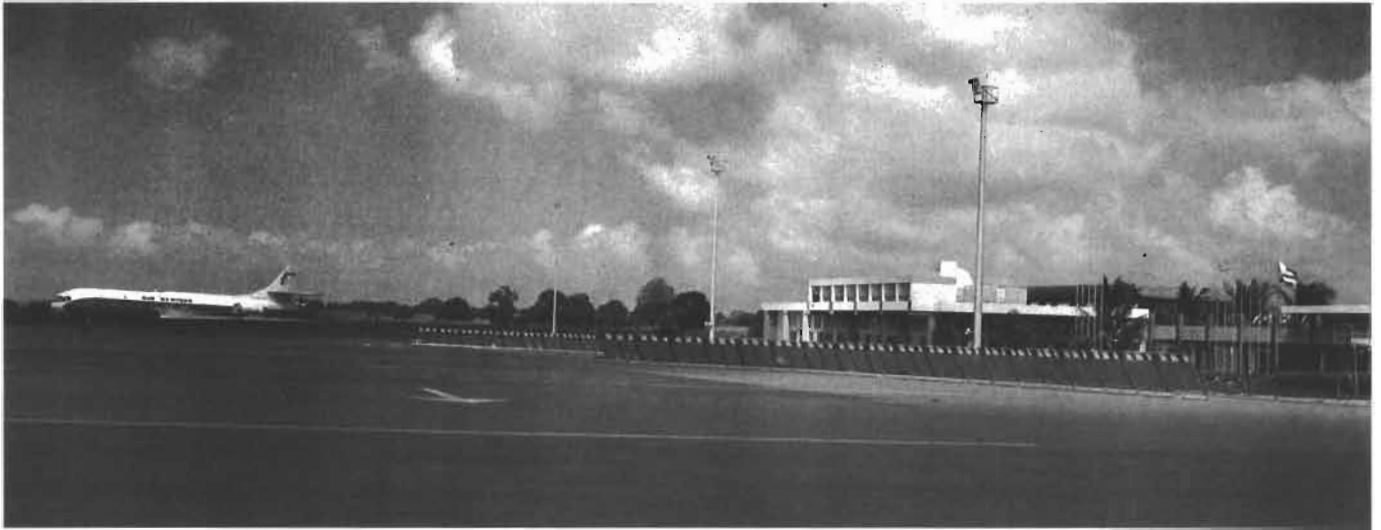
135 - 1961. La nouvelle aérogare, inaugurée le 29 juillet 1961. Sur la piste, un "DC 7" de la compagnie privée TAI (Transports aériens intercontinentaux), ancêtre d'UTA.



136 - Décembre 1963. Au retour d'un voyage officiel en Europe, le président Grunitzky est accueilli par le vice-président A. Méatchi (en blanc) et le commandant Eyadéma.



137 - 1972. La foule se presse pour accueillir le président Mobutu en visite au Togo.



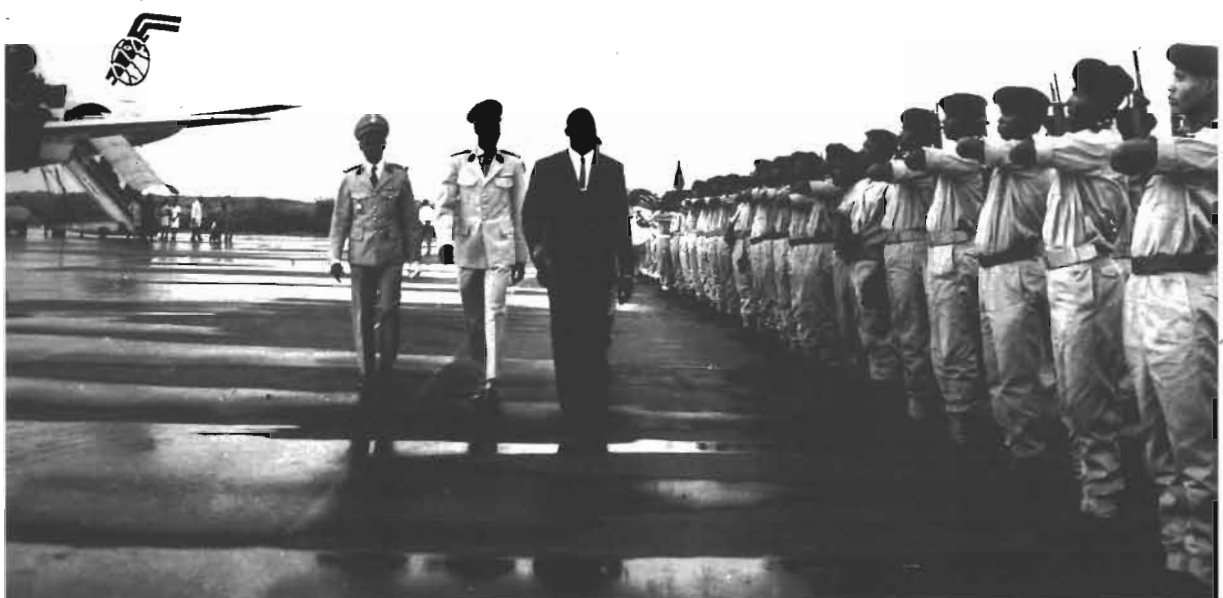
138 - 1972. Nouvelle aérogare (que l'on agrandira en 1987, pour faire passer sa capacité d'accueil de 400 000 à 800 000 passagers par an), au temps de la "Caravelle", le premier avion moyen-courrier à réaction en service en Afrique.



139 - La salle d'attente, décorée par Paul Ahyi.



140 - 17 juin 1967, Inauguration de la nouvelle aérogare : le lieutenant-colonel Eyadéma et le constructeur, l'entrepreneur Lubin Christophe.



141 - 1980. Retour un voyage officiel du président Eyadéma.

III - L'ÉCONOMIE POPULAIRE

Le “secteur informel” (ou “non structuré”) est ce que les économistes n’arrivent pas très bien à saisir dans leurs statistiques, ni les services publics à encadrer de leurs réglementations et de leur fiscalité. Il est pourtant bien vivant. C’est en réalité la partie la plus souple, la plus imaginative de la vie économique citadine, et la plus grande pourvoyeuse d’emplois, surtout en ces temps où les contraintes internationales ont considérablement limité l’embauche dans la fonction publique comme dans les grandes entreprises. Au moment du recensement de 1981 (le dernier dont on dispose), l’emploi “moderne” ne représentait à Lomé, parmi les “actifs employés”, que 51 % pour les hommes et 42 % pour les femmes, soit environ 40 000 salariés. On dénombrait par ailleurs quelque 30 000 personnes engagées dans le commerce indépendant, dont 85 % de femmes (auxquelles s’ajoutaient environ 6 000 restauratrices et vendeuses de plats préparés). On comptait près de 25 000 artisans, dont 6 500 hommes dans le secteur du bâtiment, 2 500 tailleurs et 4 500 couturières, 2 200 menuisiers, et encore 2 000 travailleurs autonomes dans le secteur des transports. S’y ajoutaient 12 000 apprentis (dont un tiers de filles). On dénombrait enfin près de 2 000 agriculteurs et 600 pêcheurs indépendants.

On voit donc clairement l’importance remarquable du commerce féminin, que l’on rencontre surtout sur les marchés³. Longtemps, Lomé en a eu deux : le grand (“*assiganmé*”), au même emplacement depuis les origines de la ville, et le petit (“*assivimé*”), né avec le siècle, auquel la proximité de la gare donnait plus d’activités. On les a regroupés en 1967. Le nouveau grand-marché tient naturellement un rôle essentiel dans toute la ville⁴, secondé par ceux de Bè et d’Hanoukopé (premier pour les produits frais), puis une dizaine d’autres, plus ou moins actifs (Atikpodji, Amoutivé, Gbossimé, Akodésséwa, etc.). L’agglomération en est maintenant bien quadrillée, mais le commerce ambulancier (désormais surtout masculin) ne cesse de se développer.

L’artisanat est lui aussi une activité ancienne, mais en expansion numérique très rapide. Du coup, le statut social des artisans ne cesse de décliner, car les revenus sont très modestes, correspondant au pouvoir d’achat extrêmement limité de la masse de la population. Avec le blocage des recrutements dans le secteur formel, l’artisanat représente néanmoins pour les jeunes les plus vastes possibilités de s’insérer dans une activité rémunératrice.

Une ville, grande ou petite, maintient toujours quelques activités de type rural. Les grandes cocoteraies qui, il y a un demi-siècle encore, couvraient toute la côte jusqu’à Aného, ont disparu, victimes à la fois de l’expansion de l’espace bâti, de l’inguérissable “maladie de Kaïnkopé”⁵ et de l’héritage en indivision, qui (comme pour le patrimoine immobilier) paralyse toute initiative. Par contre, Lomé connaît, depuis deux décennies, un étonnant essor des cultures maraîchères, qui s’installent librement dans tous ses interstices : les terrains domaniaux inoccupés, la plage et, de plus en plus largement, la zone industrielle. Elles occupent beaucoup de monde, même si, pour une fois, les principaux bénéficiaires sont moins les hommes qui cultivent les légumes que les femmes qui les commercialisent.

La pêche maritime a été introduite à Lomé à peu près au moment de sa fondation, par des pêcheurs anlo qui progressaient lentement le long du littoral en venant de l’ouest. Ils créèrent deux villages qui devinrent les quartiers Kodjoviakopé et Ablogamé, où ils sont toujours (on voit leurs grandes pirogues de bois rangées sur la plage). Ils forment un noyau humain qui garde ses spécificités, bien distinct tant de la ville que du monde des pêcheurs nomades du port.

¹ Mais les fameuses “nana-Benz” exercent en général de chez elles leur négoce (international) de tissus.

² Au point que la tentative, en 1989, pour le transférer partiellement dans le nouveau bâtiment élevé à grands frais à Hedjranawoé, au nord de la ville, fut un échec total. Le dense réseau des lignes de taxis qui relie *assiganmé* à tous les quartiers a, bien sûr, joué un rôle décisif pour faire triompher une position centrale.

³ En fait Kangnikopé, derrière la zone industrielle du port, où le virus fut identifié dans les années 1950.

LES MARCHES A L'ÉPOQUE ALLEMANDE



142 - Vers 1895. La *Marktstrasse* (future rue du Grand-marché), tracée après l'incendie de 1890, est déjà le lieu d'une activité commerciale intense. L'architecture des bâtiments comme des étals en est encore très sommaire.



143 - Vers 1910. Le marché au bois (actuel grand-marché). Le monde des marchés a toujours été essentiellement féminin.



144 - Vers 1907. Le coin des bouchers (une corporation presque exclusivement d'origine haoussa, des origines à nos jours).

"ASSIGANME" : LE GRAND-MARCHÉ



145 - Vers 1925. Les hangars du grand-marché (au même endroit depuis les origines de la ville) dominé par la silhouette de la maison Trezise (qui existe toujours, mais avec un troisième niveau d'un seul tenant).



147 - 1963. Peu de modifications en un demi-siècle (hormis les hangars métalliques, montés dans les années 1950), mais de plus en plus de monde. Le vieux marché est saturé.





148 - Juin 1966. Après trois mois de travaux, le nouveau grand-marché sort de terre.



149 - 1970. Inauguré le 27 avril 1967, le bâtiment accueille dans ses trois niveaux (15 000 m² couverts chacun) l'ensemble des vendeuses du centre-ville, y compris celles de l'ancien petit-marché, qui est alors supprimé.



150 - Mars 1987. Catastrophe au grand-marché : le feu a ravagé la partie ouest du troisième niveau, faisant fondre la toiture métallique. Heureusement l'incendie ne s'est pas communiqué aux autres étages, en particulier aux stocks de pagens du deuxième.



151 - 1970. A l'origine, les abords du grand-marché étaient complètement dégagés, mais le petit commerce, ambulante ou stable, les a rapidement envahis.

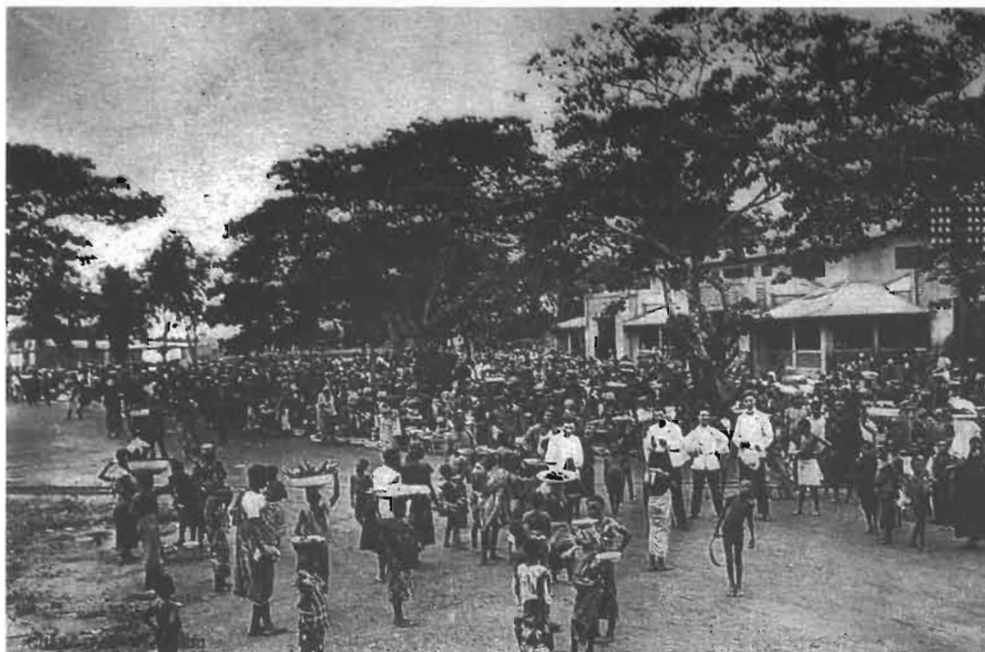


152 - 1985. Quelques années plus tard, l'encombrement gagne même les rues voisines.



153 - 1970. Sous les toits : la vaisselle émaillée, base de la cuisine africaine moderne.

"ASSIVIME" : LE PETIT-MARCHÉ



154 - Vers 1930. Le petit-marché (appelé *Haussa Markt* à l'époque allemande, car les caravanes arrivaient de l'intérieur par la route de Kpalimé) était en fait, grâce à la proximité de la gare, plus actif que le grand.

155 - 1950. Les commerçantes envahissent jusqu'aux rails voisins.



156 - 1966. Le RP Gbikpi (futur administrateur apostolique de l'archidiocèse de Lomé) et le RP Hounnaké (futur évêque d'Aného) bénissent un étal à proximité des wagons.



157 - 1967. On démonte le petit-marché pour le fusionner avec le grand. Mais le quartier "Assivito", aux alentours des magasins de la SGGG, est resté un centre commercial très actif (au fond la pharmacie Djabakou, la première créée par un Togolais).

158 - 1970. On a rectifié la rue de la Gare et construit une station-service devant la SGGG (rasée dans les années 1980, pour un projet de nouvelle mairie qui n'a toujours pas abouti : l'espace est maintenant occupé par des pépinières de fleuristes).



159 - Vers 1970. A Bè, le pittoresque "marché aux fétiches" (en réalité, de matériaux pour fabriquer les fétiches), qui a beaucoup fasciné les touristes. Au milieu de la décennie 1980, il a été exilé à Akodésséwa-Kpota, derrière le port.

LE MONDE DES COMMERÇANTS



160 - Vers 1900. Commerçants haoussa au Zongo de Lomé, avec les plus beaux tissages traditionnels du Nord.



161 - 1970. Au marché d'Atikpodji créé "provisoirement" pendant les travaux de construction du grand-marché, et toujours actif, surtout pour les produits lourds et encombrants, comme les poteries, le bois ou, ici, les ignames...



162 - 1952. Une boulangerie sommaire, mais qui vend du "pain bien chaud", le plus apprécié.



163 - 1966. Contrairement à la légende, toutes les revendeuses ne sont pas analphabètes...



164 - 1961. Le pagne de coton imprimé, "fancy" et "wax" (les tissus hollandais sont réputés les plus beaux), fortune et gloire du marché de Lomé dans toute l'Afrique.



165 - 1961. Les tissus artificiels (Nylon, Tergal), par contre, sont l'apanage des hommes, souvent Maliens ou Sénégalais.



166 - 1966. Une vraie "nana-Benz" se doit de rouler en Mercedes-Benz.



167 - 1967. Les femmes savent aussi s'organiser : au défilé du 1er Mai, les revendeuses affiliées au syndicat chrétien.



168 - 1986. Paysage banal de la rue : une vendeuse de plats préparés sur un trottoir, rue de la Gare. La vente des aliments cuisinés dans la rue est l'activité féminine la plus importante après le commerce. Elle permet à beaucoup de gens de se nourrir à bon marché près de leur lieu de travail.

169 - 1984. Un peu plus élaboré : un "fufu bar" dans le quartier Kodjoviakopé, pour déguster la pâte d'igname fraîchement pilée.



BOUTIQUES ET BOUTIQUIERS



170 - Vers 1955. Toufic Boustani dans le "café Farah" (à l'entrée du Jardin-Fréau), autrefois célèbre, aujourd'hui à l'abandon. Les alcools ont toujours été un élément très important du trafic commercial à Lomé.



171 - 1952. Plus d'ambition que de moyens : le "Magasin jour et nuit"...

ARTISANAT ET ARTISANS



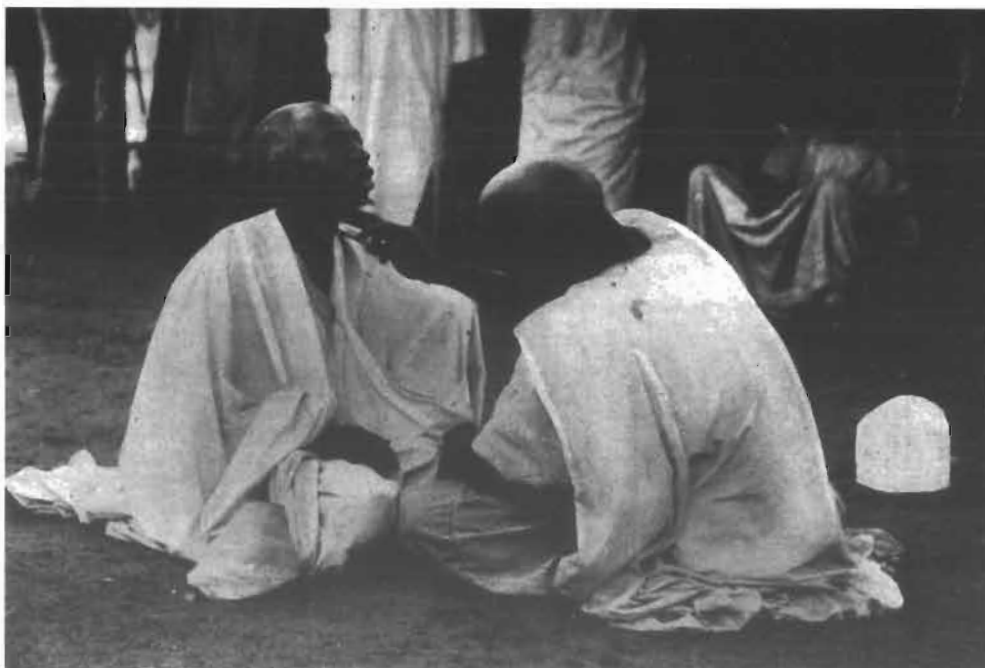
172 - Vers 1905. Un tisserand traditionnel à l'époque allemande. A gauche, un fileur, avec la quenouille dans la main.



173 - Vers 1930. Aucun changement à une technique séculaire. Les derniers tisserands traditionnels ont disparu de Lomé au début des années 1970 : l'art des splendides pagnes éwé est en train de se perdre.



174 - 1953. L'enseigne de l'un des tailleurs alors les plus réputés de Lomé, au quartier Lom Nava, à l'époque où les artisans, peu nombreux, étaient des notables estimés.



175 - Vers 1930. Un métier traditionnel au zongo (le quartier des commerçants et artisans musulmans, surtout haoussa) : le barbier, qui rase la barbe ou, à la demande, tout le crâne.

176 - 1970. Un atelier de couture moderne. Tailleurs (pour les hommes, en principe) et couturières (pour les femmes) sont les métiers les plus fréquents de l'artisanat citadin.



177 - 1985. L'échelon le plus modeste : le tailleur ambulant, qui s'en va proposer ses services de réparation au fil des rues. Il s'annonce en faisant claquer bien fort ses ciseaux.

PORTRAITS D'ARTISANS



"Max Tingué, tisserand".



"Denis Huedakor, bijoutier".

178-179 - 1931. Deux dessins publiés en carte postale pour la grande exposition coloniale de Paris en 1931.

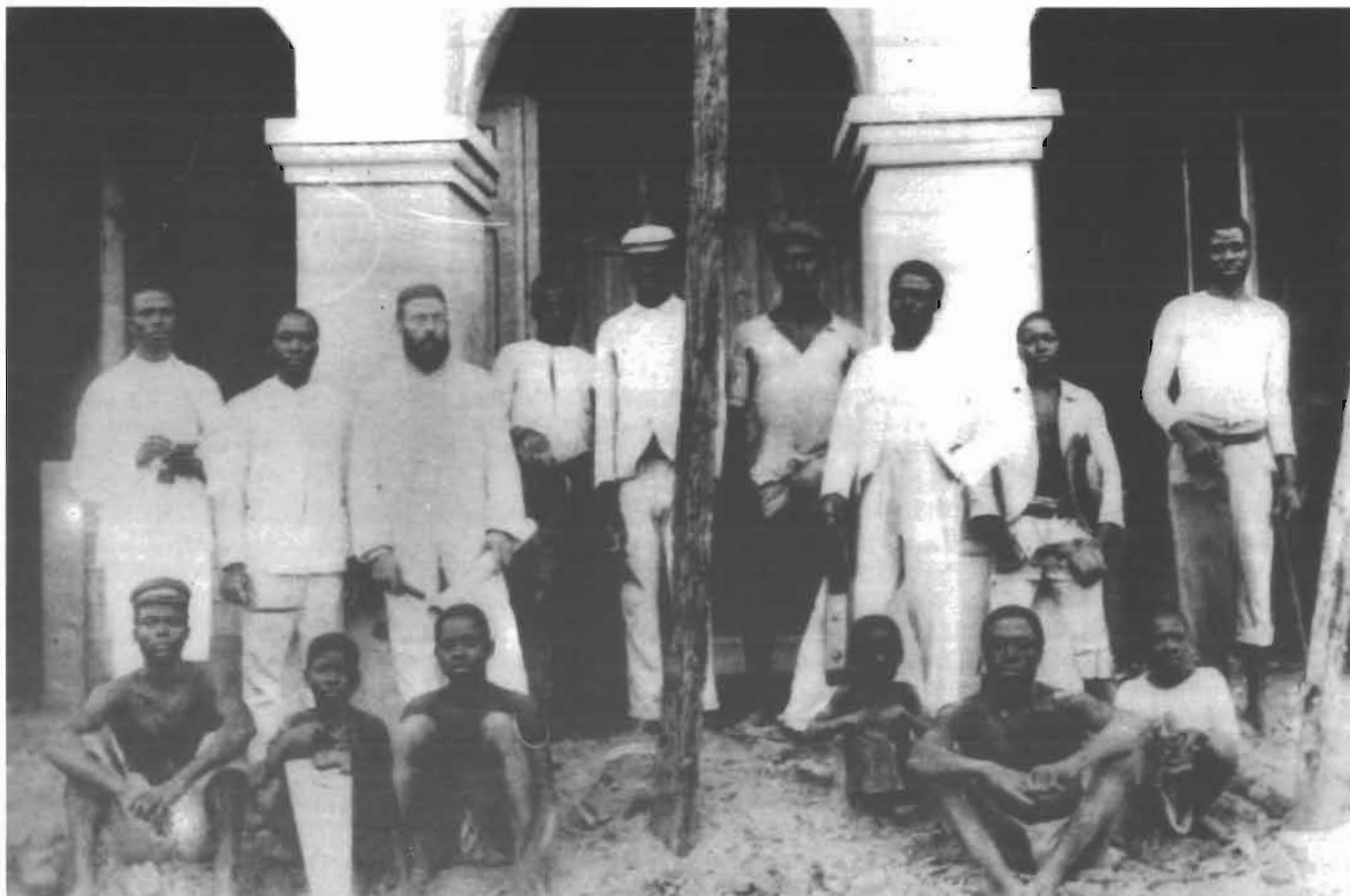


180 - Vers 1940. Un menuisier très connu : Paul Gbadoé (1885-1959), à Nyékonakpoè. Son atelier existe toujours.



181 - 1961. Une appétissante cuisinière anonyme...

MAÎTRES ET APPRENTIS



182 - 1897. Le pasteur Ulrich et les constructeurs du temple méthodiste d'Aného. Il est certain que presque tous ces apprentis sont ensuite venus travailler à Lomé.



183 - 1930. Un artisan ébéniste et son équipe. Hormis quelques uns formés en Gold Coast, la plupart des artisans du Togo sortaient de l'excellente école professionnelle catholique de Lomé.

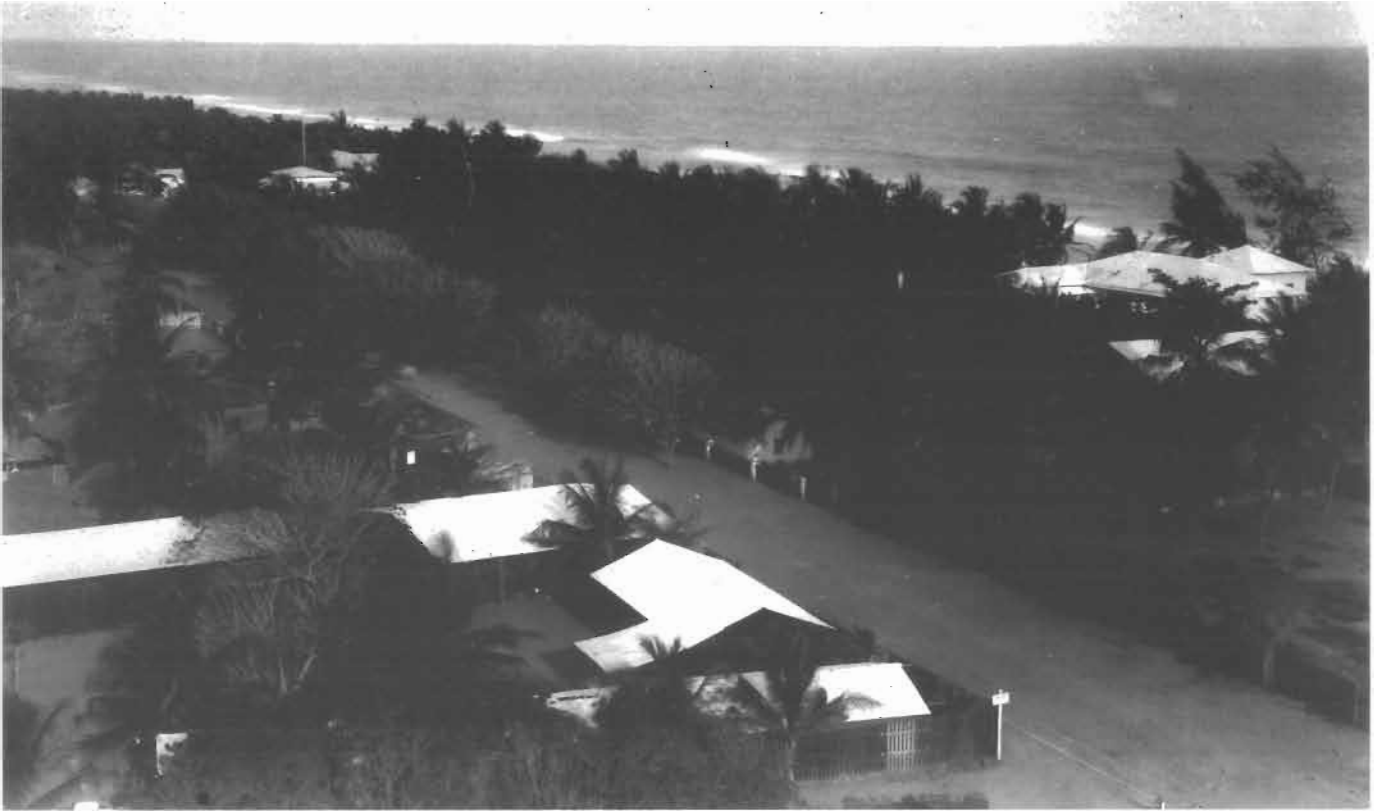


184 - 1912. Comlan Aboki "Gbédé", forgeron (et militant politique) bien connu, ses compagnons et ses nombreux apprentis.



185 - Vers 1955. Remise de diplômes de fin d'apprentissage (de couturières ?) dans la famille Bruce. La pratique d'un contrat écrit entre les parents de l'apprenti et le patron de l'atelier remonte au début des années 1920 ; l'apprentissage est payant depuis la Seconde Guerre mondiale. Ce sont là des formes d'auto-organisation du secteur dit "informel" qui ont été beaucoup plus précocement et solidement structurées au Togo que dans la plupart des pays d'Afrique.

LA COCOTERAIE PÉRIPHÉRIQUE



186 - 1905. Dès les débuts de la ville, on y a planté des cocotiers, qui l'ont rapidement environnée de verdure. Ici, vu du haut de la cathédrale, le paysage de la côte, entre les premiers bâtiments administratifs (future gare routière du grand-marché) et la première mission catholique (actuelle "Hollando"), qui disparaissent sous les palmes. L'expansion de la ville, surtout après la Seconde Guerre mondiale, se fera par le lotissement de ces vastes cocoteraies (en éwé : *nétimé*), qui ont laissé leur nom à certains quartiers : Olympio-Nétimé, Souza-Nétimé, Anthony-Nétimé...

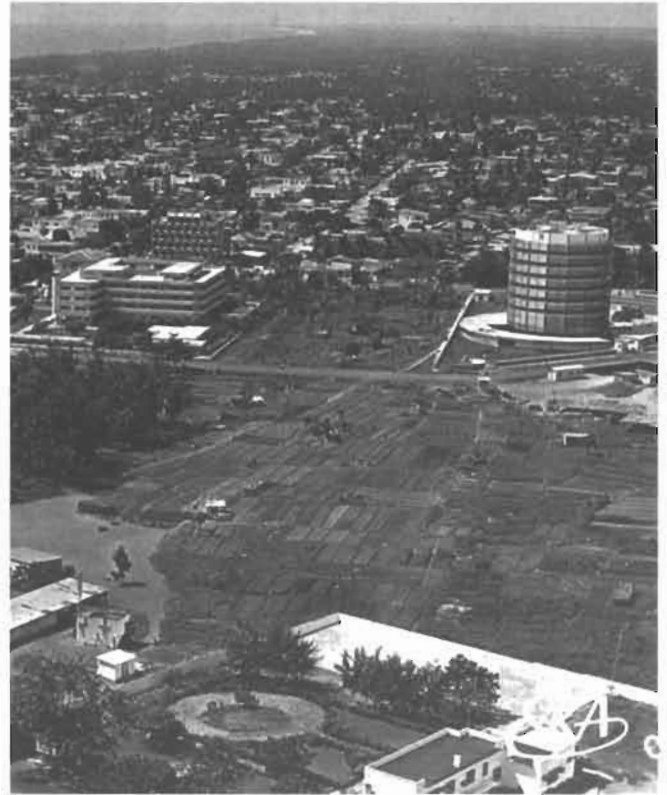


187 - Vers 1930. La cocoteraie couvre alors tout le littoral, partagée en très vastes propriétés qui appartiennent aux principaux notables. Pour engraisser les cocotiers et désherber leur pied, on y mène paître les troupeaux de boeuf venus à pied du Nord, qui doivent reprendre du poids avant d'être vendus aux bouchers (sur les cartes de la ville, un "passage des Boeufs", à Akodesséwa-Kpota, rappelle encore le chemin qui les conduisait de la vallée du Zio à Ablogamé). Les propriétaires fonciers avaient aussi construit dans leurs plantations d'aimables résidences secondaires, dont certaines subsistent encore.

LE MARAÎCHAGE URBAIN



188 - 1930. "Cocotier de 5 ans dans la plantation Ajavon" (actuel quartier Akodésséwa), dit la légende. Les noix donnent un coprah fort rentable à l'exportation ; les palmes sont utilisées comme matériaux de construction ; les résidus servent de combustible pratiquement gratuit pour cuire les briques qui ont servi à la construction de toute la ville jusqu'aux années 1970.



189 - 1982. Les jardins maraîchers ont envahi les vides du quartier administratif. Les hommes produisent des légumes (traditionnels ou européens). Les femmes du marché les commercialisent. La qualité et la diversité de l'alimentation citadine s'améliorent. Au fond : le quartier Kodjoviakopé, précédé, à gauche, du Centre national de traitement informatique (1977), à droite, de la tour de l'UTB (1980).



190 - 1986. Les tours de "Yovokomé" -le "Quartier des Blancs"- (le Deux-février achevé, la Communauté électrique du Bénin et la nouvelle Banque centrale des États d'Afrique de l'Ouest en construction) ont poussé au milieu des planches de salade et de *gboma*. Refoulés du quartier administratif par les constructions, les maraîchers vont se réfugier sur la plage, réussissant à mettre en valeur ses sables stériles au prix d'un travail intense. Ils ont aussi très largement envahi la zone industrielle du port.

LA PÊCHE MARITIME EN VILLE



191 - Vers 1962. On tire les longues sennes de plage tout au long du littoral : ici devant l'hôtel Le Bénin (noter le blockhaus, unique vestige à Lomé de la Seconde Guerre mondiale). Au dessus : le phare (1933-1967).



192 - 1974. Les grandes pirogues de mer viennent désormais s'abriter dans le port où s'est créé un véritable village de pêcheurs (essentiellement ghanéens), refoulé en 1985 deux km plus au nord, au-delà de la zone industrielle.



193 - 1972. Après le retour des pêcheurs sur la plage d'Ablogamé. Le poisson est minutieusement partagé entre tous les participants : propriétaires du filet, de la pirogue, du moteur, capitaine, marins, et aussi les dizaines de gens qui ont remonté la lourde senne jusqu'à la plage. Le poisson qui ne sera pas consommé frais sera séché au soleil ou fumé, pour être vendu dans tout le pays, apport nutritif (et gastronomique) important à la cuisine traditionnelle. Au fond : la digue occidentale du port.

SOURCES DES DOCUMENTS PHOTOGRAPHIQUES

Au Togo :

Archives nationales du Togo, fonds allemand : 1, 10, 37, 62, 91, 93, 116 (cliché Steiner), 143 ; fonds du Centenaire : 117, 142, 182 ; fonds du Mandat français : 79, 85, 86, 87, 110, 118, 122 ; fonds Alex Acolatsé : 32, 35, 48, 53, 73, 89, 130, 170, 184, 185 ; fonds divers : 12, 41, 42, 67, 127, 128, 129. Collection de cartes postales anciennes : (clichés Acolatsé) 26, 34, 63, 106 ; (cliché André) 145 ; (Agence économique Togo-Cameroun) 175 ; (cliché Badohu) 155 ; (Chargeurs réunis) 173 ; (cliché Ekadi) 189 ; (clichés Lauroy) 2, 9, 15, 38, 100 ; (cliché Carl Müller) 75 ; (cliché RRPP du St-Esprit) 154 ; (sans mention d'origine) 8, 114, 178, 179 et 4^e de couverture.

Cinéato : cliché P. Almasy : 124 ; cliché BCD Anthony : 134 ; cliché Atayi : 159 ; clichés Amakoé : 46, 52 ; cliché E. Bedel : 29 ; cliché S. Boukary : 40 ; clichés F. Fiasé : 44, 133 ; clichés L. Johnson : 24, 90, 126 ; clichés C. Lawson : 23, 28, 30, 39, 51, 108, 109, 113, 176 ; clichés Flora Nkegbé : 45, 50, 137, 192 ; clichés S. Sagbo : 140, 167 ; sans auteur indiqué : 49, 83, 119, 135, 136.

Éditogo : 25, 47, 81, 141, 191.

Archives diverses : Chambre de commerce (cliché Edékpé) : 54 ; Chemins de fer du Togo : 111, 112 ; Église évangélique presbytérienne du Togo : 13 ; OPTT : 103 ; SGGG : 78 ; Société navale Delmas-Togo : 16, 17, 18, 19 ; UTB : 27.

Archives familiales : Bruce : 185 ; Doh : 66 ; Gbadoé : 180 ; Gonçalvès : 99 ; Olympio : 58 ; Shriyan : 74 ; de Souza : 57, 59, 60 ; Wood : 68, 69, 70.

Photographies Jacques M. Do Kokou : 123, 146 (et 1^{ère} de couverture), 147, 148, 149, 151, 152, 156, 157, 158, 161, 163, 164, 165, 166. Photographies Yves Marguerat : 125, 150, 168, 177, 190.

En Allemagne :

Archives publiques de la ville de Brême : 5, 7, 20, 61, 76.

Bundespost Museum (Francfort-sur-le-Main) : 92, 94, 96.

Museum für Völkerkunde (Berlin) : 144 (cliché Lohmeyer).

Museum für Völkerkunde (Munich), fonds du comte J. von Zech : 6, 120.

Staatsbibliothek PKB (Berlin) ; fonds du Dr Hans Grüner : 172.

Archives familiales de Mme H. Heise (Francfort-sur-le-Main) : 33.

Aux Pays-Bas :

Archives de la Société du Verbe Divin (Steyl) : 55, 97, 115, 121, 160, 186.

En France :

Bibliothèque nationale (Paris), fonds du prince Pierre Bonaparte : 188.

Centre des Archives d'Outre-Mer (Aix-en-Provence) : 77, 105, 107, 132 (cliché Dolmazon), 162, 171, 187.

La Documentation Française (Paris) : 104 (cliché Kratz).

Carte postale ancienne, collection Philippe David (Paris) : 11 (cliché Acolatsé).

Carte postale ancienne, collection Association France-Togo (Paris) : 95.

Archives personnelles : Pierre Azémard (Toulon) : 71, 72 ; Georges Coustère (Pau) : 101 ; René Sévely (Paris) : 14, 22, 64, 65.

Photographies Jean-Jacques Greif (Paris) : 153, 169.

Extraits de documents ou d'ouvrages :

Rapport de la France à la SDN (1930) : 183 ; rapports à l'ONU (1950) : 21 ; (1953) : 80, 131 ; (1955) : 98.

Annuaire officiel du Togo (1962) : 3. "Togo-Dialogue" (mars 1978) : 36.

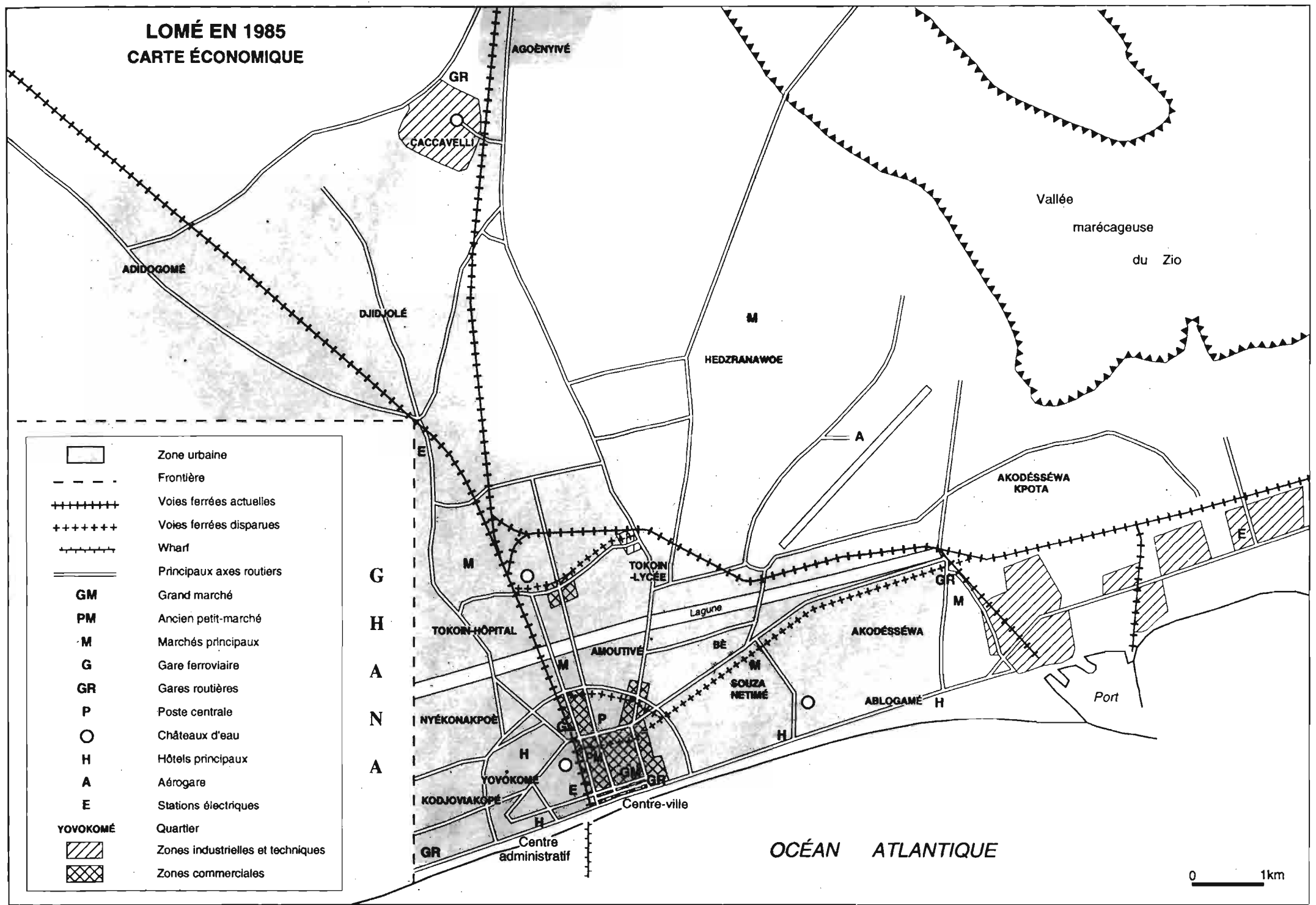
"Togo", "Lomé", Haut-commissariat au Tourisme (éditions Delroisse) : 31, 43, 82, 84, 138, 139, 193.

Extraits de H. Klose : "Le Togo sous drapeau allemand" (1899) : 4 ; de H. Seidel : "Lomé" (1898) : 56.

Album du Centenaire (Munich, 1984) : 88.

Toutes les personnes et les institutions qui ont bien voulu nous confier (preque toujours à titre gracieux) ces précieux documents trouveront ici l'expression de notre vive gratitude. Mention spéciale doit être faite des soutiens (pratiques et financiers) que nous ont apportés à de nombreuses reprises la Mission française de coopération et d'action culturelle, l'Ambassade d'Allemagne au Togo et l'ORSTOM.

LOMÉ EN 1985 CARTE ÉCONOMIQUE



	Zone urbaine
	Frontière
	Voies ferrées actuelles
	Voies ferrées disparues
	Wharf
	Principaux axes routiers
GM	Grand marché
PM	Ancien petit-marché
M	Marchés principaux
G	Gare ferroviaire
GR	Gares routières
P	Poste centrale
O	Châteaux d'eau
H	Hôtels principaux
A	Aérogare
E	Stations électriques
YOVOKOMÉ	Quartier
	Zones industrielles et techniques
	Zones commerciales

Océan Atlantique

0 1km



L'une des plus anciennes cartes postales connues de Lomé : le grand-marché vers 1895.

LOMÉ, UN SIÈCLE D'IMAGES

n° 2

LOMÉ, FILLE DU COMMERCE

Table des matières

I - LE GRAND COMMERCE	5
1 - Les grandes factoreries et les services	6
-la rue du Commerce	7
-les entreprises allemandes	10
-à l'époque française	13
-après l'Indépendance	14
2 - Les banques d'autrefois	16
3 - Les hôtels et lieux de divertissement	24
4 - La Chambre de commerce, agriculture et industrie	25
5 - Personnalités du monde du commerce	
II - LES INFRASTRUCTURES MODERNES	31
1 - Les moyens de production	32
-des ateliers aux usines	35
-l'eau et l'électricité	37
2 - Les moyens de télécommunication	42
3 - Les moyens d'échange	47
-les chemins de fer	49
-les transports routiers	
-les voies aériennes	
III - L'ÉCONOMIE POPULAIRE	53
1 - Les marchés	54
2 - Marchands et boutiquiers	60
3 - Les artisans	66
4 - Agriculture et pêche en ville	69
Origine des documents	72