

50377
1974
202

50377
1974
202

UNIVERSITE DES SCIENCES ET TECHNIQUES
INSTITUT DE GEOGRAPHIE
LILLE



LA CIRCULATION DES BIENS ET DES PERSONNES
AU TOGO

Par Dossa Hospice GB OLOU

SCD LILLE 1



D 030 199913 6

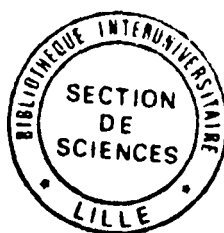
THESE POUR LE DOCTORAT de 3^e CYCLE

LILLE 15 - 9 - 74

50377
1974
202

50377
1974
202

UNIVERSITE DES SCIENCES ET TECHNIQUES
INSTITUT DE GEOGRAPHIE
LILLE



LA CIRCULATION DES BIENS ET DES PERSONNES
AU TOGO

Par Dossa Hospice GB OLOU

THESE POUR LE DOCTORAT d. 3. CYCLE
LILLE 15 - 9 - 74

" Le véritable disciple apprend à découvrir l'inconnu dans le connu, et se rapproche ainsi du Maître ".

GOETHE.

" Le grand nombre possède l'influence matérielle de son poids, le petit nombre rayonne grâce à l'influence toute spirituelle du choix ".

G. L. F.

A la mémoire de ma femme Nicole, à qui je dédie cette thèse en gage du vivant souvenir affectif que je garde d'elle.

A Faustin GBAGUIDI qui m'a appris que :

- L'insatisfaction est le grand facteur du progrès humain,
- Notre vie ne vaut que ce qu'elle nous a coûté d'efforts.

A Monsieur GACHELIN qui a toujours cru en moi.

A Madame VAN - CHI qui m'a guidé dans ce travail.

Aux membres du Jury : mes sincères remerciements.

A tous mes frères spirituels.

A tous ceux qui m'ont aidé dans les heures difficiles.

A tous les autodidactes.

LA CIRCULATION DES BIENS ET DES PERSONNES

AU

TOGO

INTRODUCTION

CHAPITRE I : PRÉSENTATION GÉOGRAPHIQUE DU TOGO.

- A - PRESENTATION DES CARACTERES NATURELS DU PAYS
- B - LES GRANDS TRAITS DU CLIMAT
- C - GRANDES DIVISIONS REGIONALES

CHAPITRE II : PRESENTATION HISTORIQUE DU TOGO ET JUSTIFICATION DU SUJET.

- A - PERIODE PRE COLONIALE
- B - LA COLONISATION ALLEMANDE
- C - LA COLONISATION FRANCAISE
- D - EVOLUTION POLITIQUE DU TOGO
- E - TENTATIVE DE JUSTIFICATION DU SUJET

CHAPITRE III : PRODUCTION ET CONSOMMATION.

- A - LA REGION SUD
 - 1° - La bande littorale
 - 2° - Les cultures vivrières
 - 3° - La région des Plateaux

4° - La consommation régionale

B - LE CENTRE

1° - Les produits vivriers

2° - Les cultures industrielles

3° - Les données de base de la circulation

C - LE NORD

1° - Les cultures vivrières

2° - L'élevage

3° - La consommation

CHAPITRE IV : VOIES DE COMMUNICATION ET STRUCTURE DES TRANSPORTS

A - LE CHEMIN DE FER (C. F. T.)

B - LE WHARF

C - LE PORT

D - LES ROUTES

1° - Le parc automobile

2° - Le trafic routier

3° - La structure économique des transports routiers

4° - Les courants aériens

5° - La navigation fluviale

CHAPITRE V : STRUCTURE DES CIRCUITS COMMERCIAUX.

A - LES CIRCUITS AFRICAINS

1° - Les revendeuses

2° - Les commerçants ambulants

3° - Les migrants

B - LES CIRCUITS EUROPEENS

- 1° - Le rôle des maisons de commerce
- 2° - Les circuits d'achat
- 3° - Le système financier de la traite

CHAPITRE VI : LES ÉCHANGES INTER-RÉGIONAUX

A - LE COURANT AXIAL

- 1° - Le sens Sud-Nord
- 2° - Le sens Nord-Sud
 - a) L'évacuation des produits
 - b) Les migrations intérieures

B - LE COURANT DU TRAFIC TRANSVERSAL

- 1° - Le courant frontalier
- 2° - Le courant de transit

C - LE COURANT DIAGONAL

- 1° - Les migrations saisonnières vers le Ghana
- 2° - Les produits vivriers
- 3° - Le trafic de la noix de kola

D - LES COURANTS LOCAUX

- 1° - Les courants traditionnels
- 2° - Le rôle des marchés dans la commercialisation
 - a) Le petit marché
 - b) Les marchés "spécialisés"
 - c) Le grand marché
- 3° - Le ravitaillement des usines

CHAPITRE VII : PROBLÈMES ET PERSPECTIVES D'AVENIR

A - PROBLEMES DE L'AGRICULTURE

1° - Les problèmes qui découlent des conditions naturelles

2° - Les problèmes humains

B - LES PROBLEMES POSES PAR LA DEFICIENCE DE L'INFRASTRUCTURE

1° - Problème de qualité

2° - Problème de quantité

C - PROBLEMES DE L'INTEGRATION ECONOMIQUE DU NORD

D - L'INDUSTRIALISATION

CONCLUSION GENERALE

INTRODUCTION

Lorsque l'explorateur allemand Gustave Nachtigal choisit, le 5 juillet 1884, le nom du village "Togo" pour baptiser le nouveau territoire qu'il annexait au nom de l'empereur Guillaume II, il ne pouvait pas imaginer quel destin exceptionnel serait celui de ce pays.

Pratiquement dépourvu de richesses naturelles autres que celles que l'agriculture coloniale introduira, et les phosphates, ce petit pays, né de l'histoire, ne correspond en rien à une unité géographique ou ethnique. Il sera pourtant la "Muster Kolonie" des Allemands, car il sera le premier pays à équilibrer son budget en 1906. Conquis en août 1914, par une armée franco-anglaise, deux fois partagé entre la France et l'Angleterre, la partie française cependant moins riche, il méritera pourtant d'être aussi "l'état pilote" de l'empire Africain français.

On ne peut expliquer cette réussite que par une économie relativement équilibrée. Cependant, si l'on consulte les statistiques internationales, nulle part le Togo n'apparaît dans les dix premiers producteurs de quoi que ce soit. Sa faible superficie n'est pas une raison suffisante : l'île de Zanzibar ou celle de la Réunion, beaucoup plus petites, sont respectivement les producteurs presque exclusifs des clous de girofle et de la vanille.

Quatorzième producteur de cacao, alors que son voisin, le Ghana en est le premier, dix-huitième producteur de café, le Togo n'a par conséquent aucune source de richesses exceptionnelle. C'est donc ailleurs qu'il faut chercher : le Togo est un peu comme la Suisse en Europe, une région de transit, une espèce de plaque tournante entre des voisins mieux doués ou mieux organisés historiquement et socialement.

En 1958, le Togo obtint de la France une autonomie qui fut presque l'Indépendance (celle-ci intervint sans heurt deux ans plus tard). Le pouvoir passa des mains du gouverneur français Spenale à celles d'un homme d'une grande envergure, Sylvanus Olympio, riche commerçant, ancien gérant de la U.A.

il est hors de doute qu'il était personnellement sensibilisé aux problèmes économiques et surtout commerciaux et il est très intéressant de voir s'il a su orienter, comprendre et diriger la vocation de son pays.

Assassiné le 13 janvier 1963 par une conjuration militaire, il sera remplacé par son propre beau-frère, son rival de toujours, Nicolas Grunitzky, extrêmement libéral et francophile, et dont on peut supposer qu'il marquera lui aussi l'orientation économique du Togo, dans un sens sans doute différent.

Dans tous les cas, les problèmes de la circulation des biens et des personnes restent posés.

En effet, l'économie togolaise est placée sous le signe de l'absence de frontières réelles du côté du Ghana, ensuite le pays n'a que des produits d'exportation pauvres, produits du sol dépendant essentiellement des variations saisonnières, du cours mondial et, pour le café et le cacao des prix pratiqués au Ghana.

Par ailleurs, la démographie togolaise trahit l'importance de l'émigration au Nord comme au Sud, si bien que certaines régions perdent ainsi une main-d'oeuvre active et végétent, produisant à peine les vivres nécessaires à leur subsistance, négligeant complètement les cultures d'exportations.

Et pourtant, quand on observe les Togolais chez eux, ou dans les autres pays africains, ils apparaissent comme des gens dynamiques et commerçants dans l'âme. Le Togolais bouge sans cesse, en quête d'une "bonne affaire". C'est qu'il y a une intense activité commerciale qui les fait sans cesse se déplacer et qui crée des courants économiques multiples considérables et incontrôlables étant donné la perméabilité de la frontière.

Il s'agit de voir comment se déploie cette activité, ses conséquences économiques et sociales.

CHAPITRE I

PRESENTATION GEOGRAPHIQUE DU TOGO

A - PRESENTATION DES CARACTERES NATURELS DU PAYS

Le Togo présente une forme curieusement allongée, s'étirant sur 600 km, du nord au sud, entre le 6^e et le 11^e degré de latitude Nord, en une silhouette qu'il est devenu traditionnel de comparer à celle d'un universitaire britannique sur le point de trébucher. La largeur varie de 45 km à la latitude de Mango, à 140 km à la latitude de Kambole, la façade littorale n'a que 50 km de long.

Limité au Nord par la Haute-Volta, à l'Est par le Dahomey, à l'Ouest par le Ghana, il a une superficie de 56 000 km² et une population que l'on estime à 1 956 000 au dernier recensement. 57 % de cette population a moins de 15 ans et 28 % moins de 5 ans. Du point de vue ethnique, on ne compte pas moins de 45 groupes :

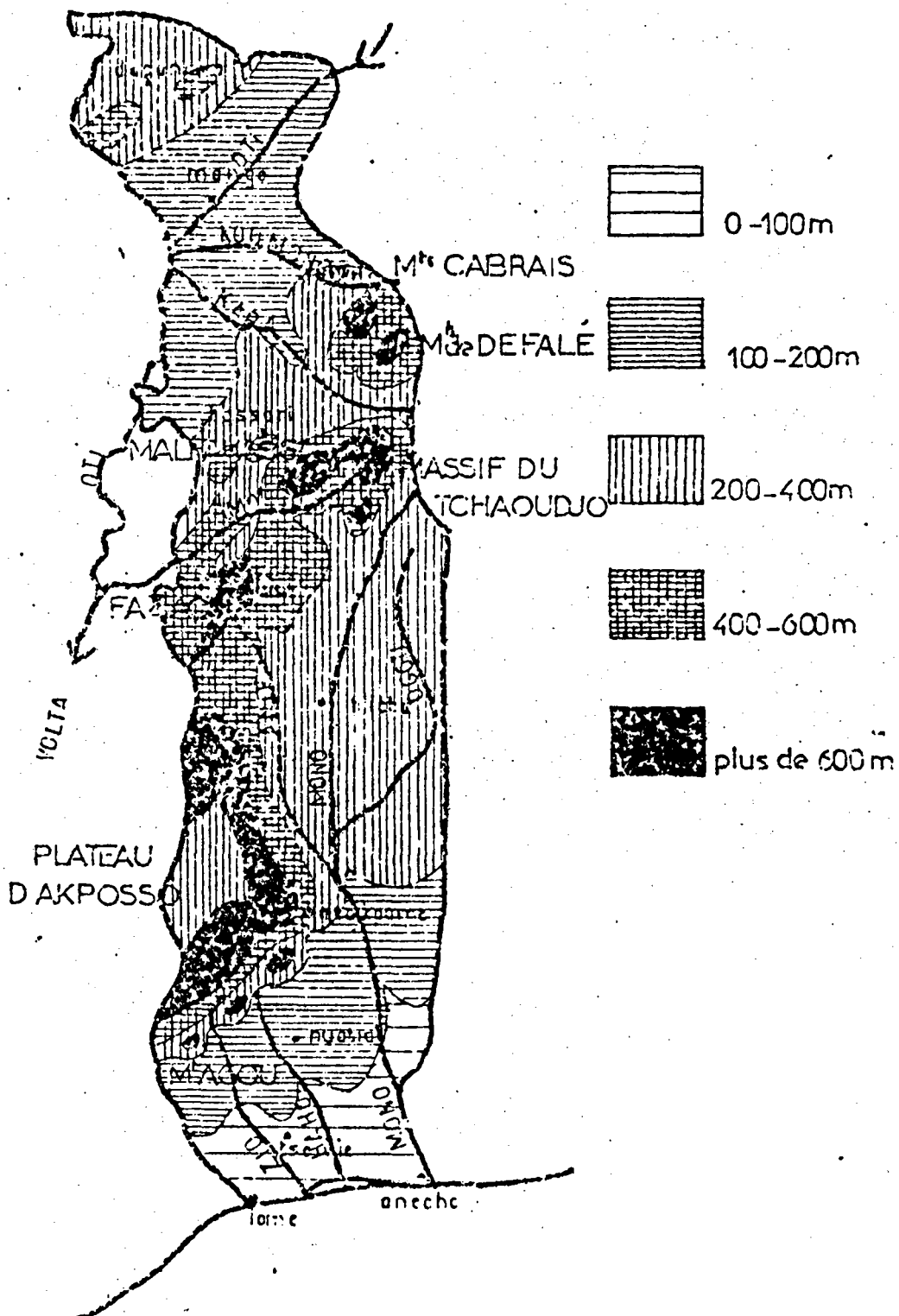
- 22 ont plus de 10 000 personnes,
- 3 seulement dépassent 100 000 individus.

Le groupe le plus important est celui des EWE qui occupe le Sud et le Sud-Ouest du pays ; leur langue qui d'ailleurs est écrite, est au moins comprise par près de la moitié des Togolais. L'ethnie la plus importante des régions Nord est celle des Cabrais dont la langue est aussi écrite.

Les Togolais sont animistes, mais une certaine partie de la population du Sud et du Nord est relativement christianisée. Les populations du centre plutôt islamisées. Mais quelle que soit la religion importée que le Togolais dit pratiquer, à quelques rares exceptions près, il continue à se livrer aux cultes traditionnels.

Plus de la moitié du territoire du Togo a une altitude inférieure à 200 m, tandis que le sixième à peine dépasse 400 m. Une chaîne de montagnes anciennes formées au précambrien, traverse le pays en écharpe du N.N.E au S.S.O.

PRINCIPAUX TRAITS DU RELIEF



C'est la chaîne de l'Atakora, appelée localement "Monts du Togo", qui d'ailleurs commence au Dahomey et se termine au Ghana. C'est une chaîne faillée, disloquée en massifs distincts. Du Nord au Sud, on rencontre successivement :

- les monts de Defale, limités à l'Ouest par des escarpements de faille,
- les monts Cabrais,
- le massif du Tchaoudjo qui culmine à 850 m et est entaillé par le Mô et ses affluents, de gorges profondes,
- le Malfakassa et le Fazao dominant de plus de 500 m la plaine du Mô par un important escarpement de faille,
- le plateau d'Akposso, appelé aussi "massif des fétiches", a une altitude qui varie de 800 à 970 m, véritable château d'eau, il est fortement disséqué par les rivières,
- le mont Agou, massif isolé à 12 km au Sud de Palimé, c'est un horst qui est aussi le point culminant du Togo avec 986 m.

Au Sud et au Nord de l'Atakora, s'étendent deux grandes plaines : le Bassin hydrographique de l'Oti, celui du Mono et des fleuves côtiers.

1°- La plaine du Nord est d'une grande platitude ; c'est une plaine alluviale formée de terrasses fluviales, de marécages et de méandres abandonnés. Entre la plaine de Mango et celle de Dapango, s'intercale la cuesta gréseuse de Bombouaka, précédée de buttes-témoins.

2°- La plaine du Sud se subdivise en deux zones de part et d'autre d'une ligne Tsévié-Kouvé. Au nord de cette ligne, c'est une pénéplaine cristalline, drainée par une quantité de ruisseaux. Au sud se trouve la zone sédimentaire de la terre de barre, argile rouge tertiaire d'une extrême fertilité, au réseau hydrographique bien hiérarchisé. Elle est coupée de dépressions marécageuses comme celle de la Lama, celle de la basse vallée du Lio ou du Haho. Elle se termine par un escarpement d'une vingtaine de mètres dominant une lagune (parfois comblée) et le cordon littoral sur lequel sont installées les villes de LOME et d'ANECHO.

La côte est basse, rectiligne, sablonneuse, bordée de dunes. Le cordon littoral, large d'un à deux km, a été planté de cocotiers au temps de la colonisation allemande. Le phénomène de la "barre" à double rouleau rend l'accès de la côte extrêmement difficile, aussi bien aux navires qu'aux petites embarcations.

B - LES GRANDS TRAITS DU CLIMAT

Le Togo est situé tout entier dans la zone intertropicale.

Il subit l'influence de deux aires anticycloniques :

- anticyclone du Sahara au Nord,
- anticyclone de Sainte-Hélène au Sud.

Le déplacement de ces anticyclones est déterminé par le mouvement apparent du soleil. Celui de Sainte-Hélène dirige vers le Togo la mousson du S.O. qui apporte la pluie. Celui du Sahara amène l'alizé (Harmattan) du N.E, sec et poussiéreux qui atteint la côte en décembre ou janvier. La zone de rencontre entre l'Harmattan et la mousson est le F.I.T. Le F.I.T. se déplace selon la position septentrionale extrême, vers le tropique du Cancer, en décembre, il se trouve au voisinage de la côte du Togo. Le déplacement du F.I.T. détermine le climat du Togo.

A cause de son étirement en latitude, deux régimes pluviométriques se partagent le Togo de part et d'autre du parallèle de Blitta

- au Sud, deux saisons pluvieuses (avril à juillet) (septembre à novembre).
- au Nord de Blitta, une seule saison d'avril à octobre avec maximum en août.

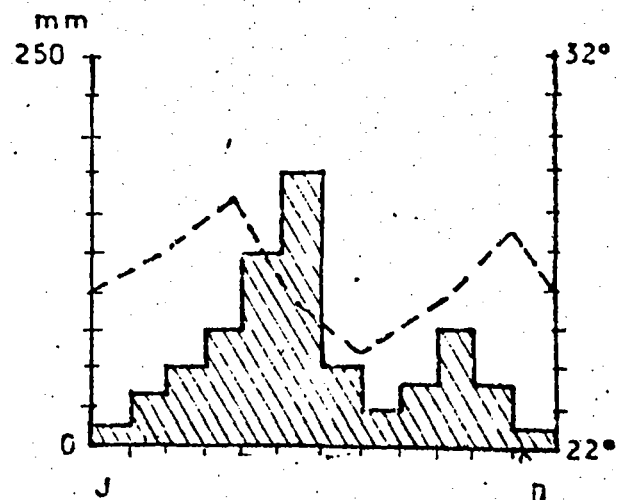
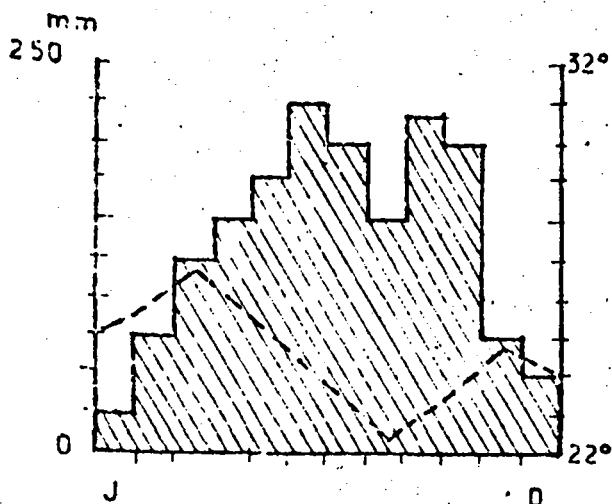
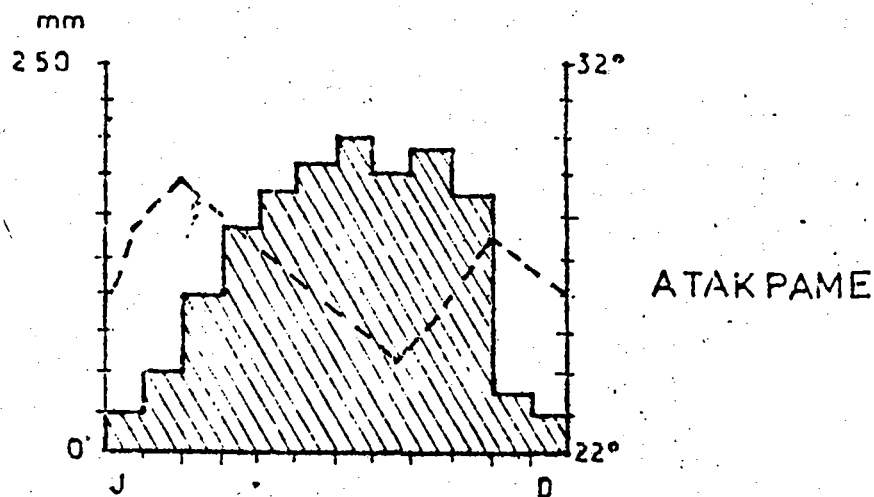
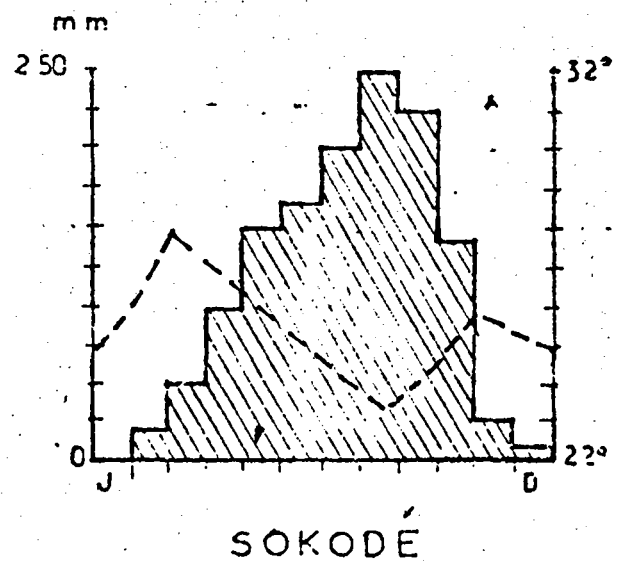
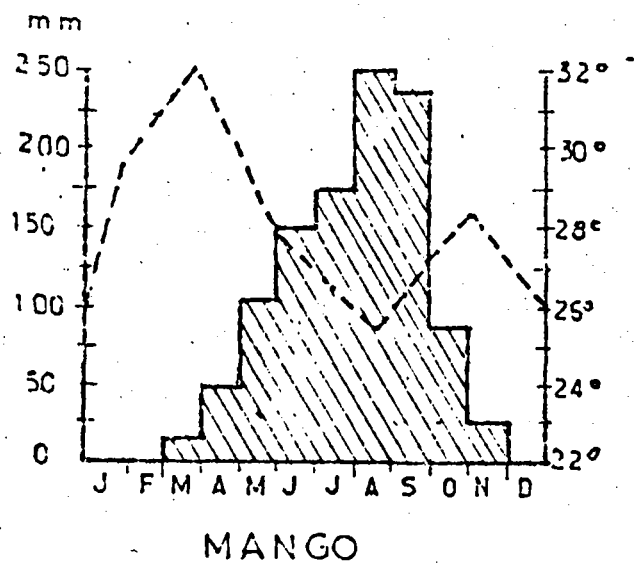
Une hauteur de 1 500 m/an de pluie tombe sur les régions montagneuses.

Un fait cependant mérite d'être tout spécialement souligné :

l'anomalie climatique du Sud - Togo.

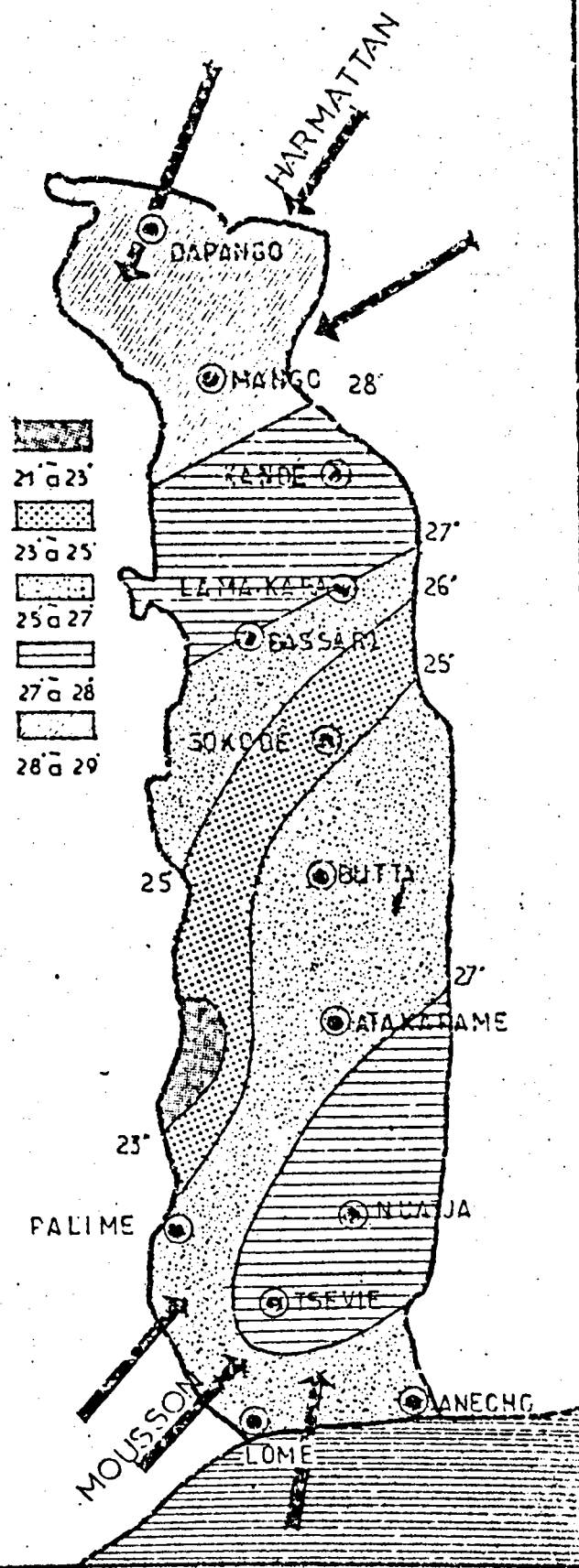
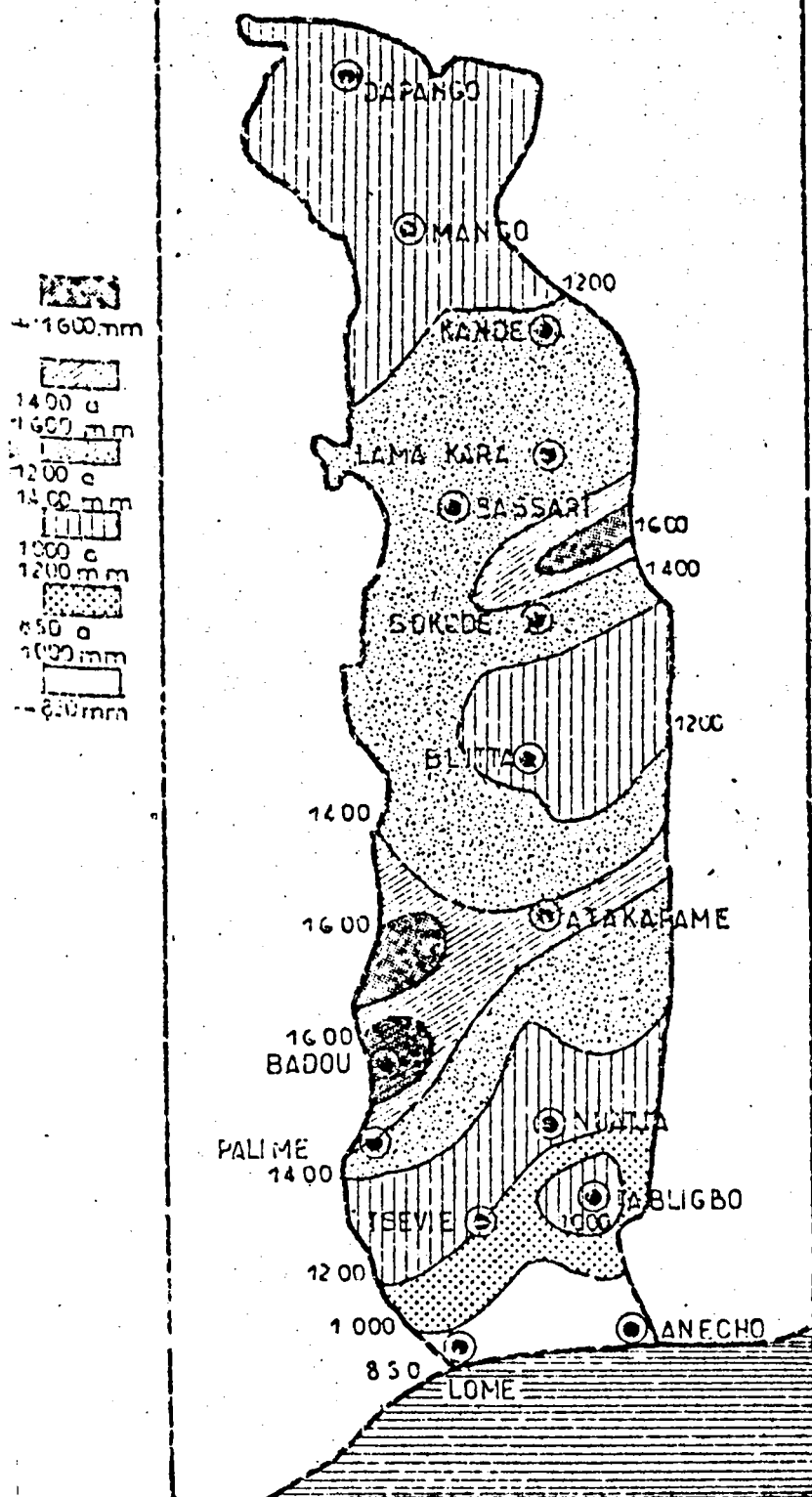
D'une façon générale, la quantité annuelle de pluie devrait diminuer du Sud au Nord.

DIAGRAMMES DES PLUIES ET DES COURBES THERMIQUES



PLUIES

TEMPERATURES & VENTS



Or Lomé, point le plus proche de l'équateur est le moins arrosé. Cette zone anormale de relative sécheresse s'étend d'ailleurs de Takoradi au Ghana à Cotonou au Dahomey. Monsieur Hermann Attignon, géographe Togolais, l'explique par :

- l'orientation de la côte presque parallèle à la mousson.
- l'influence d'un courant marin froid de juillet à octobre.
- la descente de l'Harmattan plus fréquente partout ailleurs dans le Golfe de Guinée.

1. Quelles qu'en soient les causes, cette anomalie pluviométrique négative, a des conséquences capitales sur l'agriculture, d'autant plus qu'elle correspond au Togo, à la zone de la terre de barre.

2. La principale conséquence est la disparition de la forêt dense dont on ne trouve que des traces dans les zones montagneuses ou le long des cours d'eau. Il reste aussi quelques reliques considérées comme bois fétiches (iroko).

3. La disparition de la forêt entraîne une grande facilité de communication et une occupation humaine intense (région de Vogan, Anécho).

La dernière conséquence, et non la moindre, est l'instabilité des récoltes. Que les pluies soient un peu en retard ou légèrement en dessous de la moyenne, les rendements baissent de moitié.

C - GRANDES DIVISIONS REGIONALES

L'étude des conditions naturelles du Togo, permet de mettre en évidence un certain nombre de régions :

1°) la zone littorale.

étroite, sablonneuse, bien arrosée, mais de vie urbaine (Lomé - Anécho). C'est la zone des cocotiers et du commerce.

2°) la zone de la terre de barre

très fertile, très peuplée, mais où se pose le problème de l'eau.

5 RÉGIONS

A

N

A

H

G

Y

E

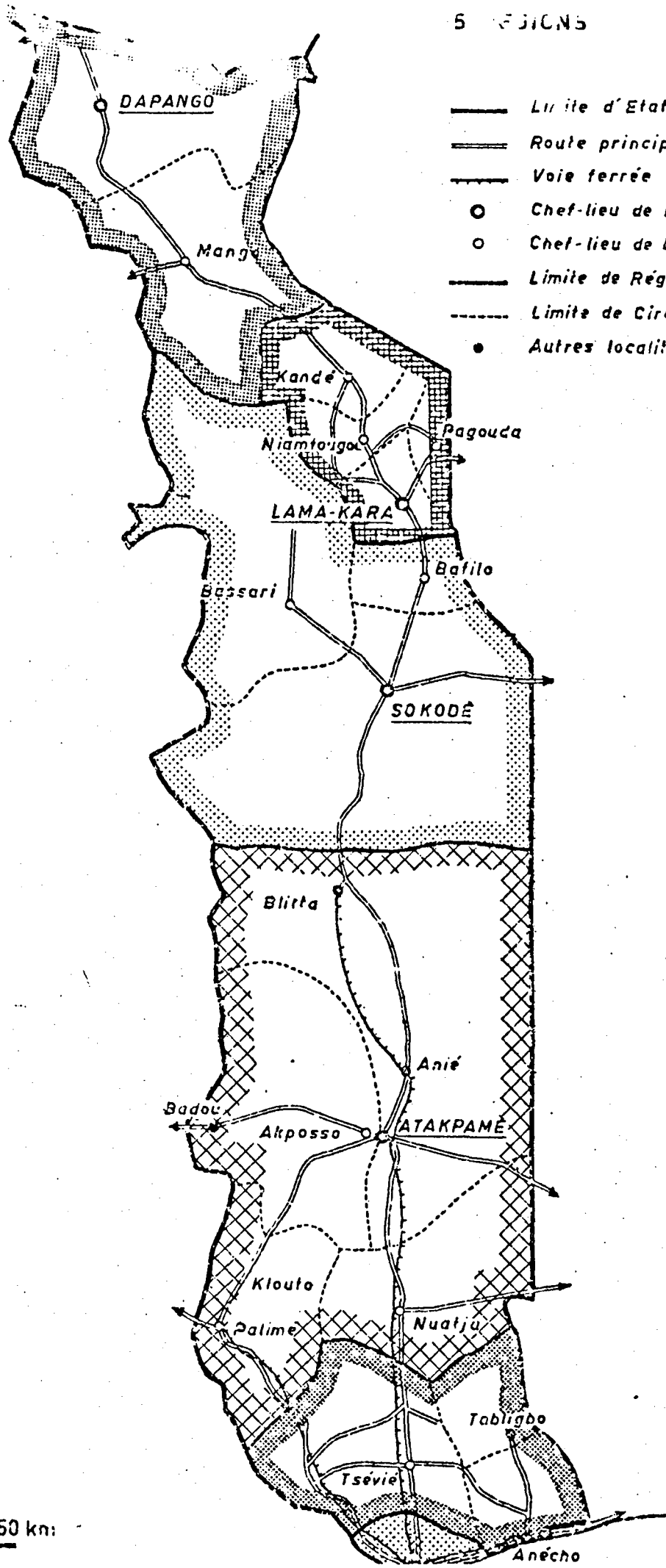
M

O

H

A

D



0 50 km

C'est la zone des cultures vivrières riches, manioc, maïs, palmier à huile.

3°) la région des plateaux

relativement tempérée, bien arrosée, au sol ferralitique.

C'est par excellence la zone du café et du cacao et des tubercules (igname).

4°) le Centre

correspond à la plaine du Mono, les sols y sont en général basiques et compacts donc fertiles, mais difficiles à travailler ; les pluies sont abondantes. C'est une zone récente de colonisation à partir des zones surpeuplées du Nord consacrées au coton.

5°) la région des Savanes.

aux sols généralement pauvres, sableux ou en voie de latérisation, avec longue saison sèche, imposant la jachère climatique. Se consacre aux céréales des pays secs : mils et fonio et à l'arachide. C'est un secteur de modernisation : le S.E.M.N.O.R.D y pratique des expériences pour diversifier les cultures et améliorer l'élevage.

6°) les montagnes Cabraise et Bassari ont un genre de vie un peu à part. En effet, la population est très dense et les terres riches. La culture y est intensive, le cultivateur étant obligé, par manque de terre, de travailler toujours la même parcelle. Cela l'a conduit à utiliser la fumure, et par suite, à parquer le bétail, à cultiver certaines plantes améliorantes et à pratiquer l'assolement et la culture en terrasses.

CHAPITRE II

PRESENTATION HISTORIQUE DU TOGO ET JUSTIFICATION DU SUJET.

A - PERIODE PRE COLONIALE.

Il est bien évident que les limites du Togo étant fixées par définition, lors du partage colonial de la fin du XIXe siècle, puis après la première guerre mondiale, il est impossible de parler d'histoire précoloniale du Togo. Tout au plus, pourrait-on tenter d'esquisser celle des peuples du Togo et cela nous entrainerait de la Côte d'Ivoire à la Haute Volta pour les Tchokossi, du Nigéria, à Atakpamé pour les Ana, pour ne prendre que deux exemples parmi les quarante cinq ethnies du pays ; cela dépasserait largement le cadre de cette étude.

Rapidement, nous esquisserons simplement la mise en place des populations.

- (- Les autochtones sont peu nombreux en général ; on les trouve dans les montagnes bien arrosées comme le Massif du Tchaoudjo, les Monts de Bassari et le Plateau de l'Akposso.
- Les peuples venus de l'Est sont en gros d'origine assez lointaine ce sont essentiellement les EWE et les ANA, peuples du Sud et du Centre du Togo.
- Les peuples venus de l'Ouest sont essentiellement les GUIN de la région d'Anécho, originaires du royaume d'Accra, et les TCHOKOSSY de la région de Mango, originaires de Côte d'Ivoire.
- Les peuples venus du Nord sont d'origine gourma et représentés par les MORAS de Dapango et les COTOKOLIS de Sokodé.

A l'époque de la traite des esclaves, le littoral togolais faisait partie de la tristement célèbre "COTE DES ESCLAVES" et le pays fut ravagé au Nord par les razzias musulmanes, au Centre et au Sud, par deux puissants royaumes :

- celui des Ashanti à l'Ouest (Ghana)
- celui d'Abomey à l'Est.

Aussi le Togo n'a-t-il que peu de peuples très organisés, à l'exception peut-être des COTOKOLIS.

Les autres ethnies vivent en petites communautés dont l'organisation dépasse rarement le cadre du village, et cela avait déjà frappé les premiers explorateurs qui sur leurs cartes portaient : "République Minas", "République Ewe", etc...

N'ayant ni or, ni ivoire, ni huile, ni bois précieux à vendre, les peuples du Togo n'intéressèrent tout d'abord pas les puissances européennes. Mêmes les missionnaires n'y viendront que tardivement :

1842 pour les protestants qui s'installent à Anécho,

1860 pour les Catholiques qui rayonnent à partir du Dahomey.

B - LA COLONISATION ALLEMANDE.

Elle dura juste trente ans, de juillet 1884 à août 1914. Encore faut-il préciser que ce n'est qu'à partir de 1894, que la progression vers le Nord fut effective et ce n'est qu'en 1899, que la frontière septentrionale fut fixée.

La main-mise de l'Allemagne sur le Togo est l'oeuvre du Docteur NACHTIGAL. Cherchant à s'insérer entre les Anglais bloqués en Gold Coast par le Royaume ASHANTI et les Français occupés au Dahomey par la résistance d'Abomey, après les tentatives infructueuses auprès de Petit Popo (Anécho) et de Porto Seguro, il peut conclure avec Mlapa, chef d'un village du bord Nord de la Lagune : "Togo" - (TO - GAU = bord de l'eau) - un traité de protectorat.

Celui-ci permettra à l'Allemagne de revendiquer au Congrès de Berlin, un territoire auquel elle étendra le nom du village "protégé", celui-ci, devenant TOGOVILLE.

On peut décomposer la colonisation allemande en deux phases.

La première que l'on pourrait baptiser "l'installation", va jusqu'au choix d'une capitale : Lomé, en 1897.

La seconde phase s'achève par la défaite allemande de 1915, les Allemands l'avaient eux-mêmes appelée "la colonie modèle".

De la première époque, nous ne dirons rien, car économiquement, elle ne nous apporte pas grand chose. Ce fut une période de tâtonnements et de pacification.

Pour la seconde, les manuels scolaires allemands d'avant 1914, insistaient beaucoup sur le "Muster Kolonie" qu'était devenu le Togo, avec raison, semble-t-il, grâce au proconsulat du Comte ZECH (1904 - 1910), qui, après avoir été l'un des premiers explorateurs du pays, sut donner au développement économique, une salutaire impulsion, en s'entourant d'administrateurs hautement qualifiés et connaissant bien le pays.

L'héritage économique :

Le Sud fut mis en valeur de façon prioritaire, alors que le Nord était, de 1907 à 1912, "fermé" aussi bien aux missionnaires qu'aux marchands européens.

Indépendamment de plusieurs plantations, (celles de Togo, de Gadjia, d'Agou), d'ailleurs peu étendues, environ 10 000 ha, le développement économique fut marqué par l'introduction du teck, et par la sélection d'une variété de coton :

"le Togo Sea Island"
particulièrement robuste et adapté au pays.

Le 27 juillet 1904, était inauguré, à Lomé, le premier Wharf, détruit par un raz de marée en 1911, et reconstruit en une année.

Trois voies ferrées à partir de ce Wharf, ont été successivement construites :

- La ligne d'Anécho ou ligne des Cocotiers, en 1905,
- La ligne de Palimé ou ligne du Cacao en 1907,
- La ligne d'Agbonou (Atakpamé) ou ligne du coton, inaugurée en 1911, dont le prolongement devait atteindre Bassari (ligne du Fer).

Ce sont des voies de pénétration à faible écartement - 1 m - ne permettant pas de convois lourds. Les Allemands firent aussi construire par les habitants grâce au "Steuerarbeit" (impôt de prestation) de 12 jours par an, des routes de 3 à 5 m de large, simples pistes parcourues par des charrettes à traction humaine. Tous les 30 km environ, un campement permettait de faire halte ou de changer d'équipe.

En 1911, le commerce extérieur du Togo concernait l'Allemagne pour 52 %, et les pays africains voisins pour 27 %.

Les principales exportations étaient représentées par les palmistes : l'huile de palme (production venant essentiellement des plantations allemandes) et le caoutchouc de liane.

Au chapitre des importations figuraient les cotonnades, le fer, et le bois de construction.

Sur le plan social, les Allemands avaient construit des hôpitaux à Lomé, Anécho, Palimé, et Atakpamé. Dans le Nord, on effectuait de simples tournées de vaccination, le travail obligatoire (Pflichtarbeit), n'était utilisé que pour les travaux d'intérêts généraux comme la construction de la voie ferrée.

Dans l'ensemble, la colonisation allemande fut assez dure ; chaque poste avait son "arbre de pendu", les châtiments corporels étaient nombreux, et les "Vieux" racontent encore que tous les prisonniers étaient enchaînés.

Mais parallèlement, c'est aux Allemands que les Togolais doivent les premiers travaux linguistiques :

- Westermann : Grammaire de la langue EWE et ethnographiques,
- Spieth : Tribus du rameau EWE.

Si l'on veut dresser un rapide bilan de la politique allemande au Togo, il faut d'abord souligner un certain nombre de facteurs qui joueront d'ailleurs aussi pour la colonisation française :

- pas de richesse minières sauf du fer, dans la région de Bassari, c'est-à-dire, bien loin de la côte (il n'est toujours pas exploité...).
- surpopulation de la zone sud, enlevant tout espoir de grandes plantations coloniales.
- climat défavorable aux Européens.

Tout ceci enlevait toute perspective d'implantation massive de colons.

Par contre, la présence sur le littoral de populations très ouvertes et dotées d'un sens aigu du commerce, favorisa l'expansion des cultures locales :

- le cocotier qui gagne tout le cordon littoral (coprah)
- le manioc doux (sans arsenic) dont on tire une farine : le gari.
- le maïs.

En 1914, le pays était donc en plein essor, même si le Nord était négligé et l'administration un peu dure.

C - LA COLONISATION FRANCAISE

a) La guerre et les partages

Au moment où la guerre éclate en Europe, le Gouverneur allemand par intérim, Von Doering, propose aux Français et aux Anglais, une neutralité "qui évite de donner aux Africains le spectacle de luttes fratricides". Cependant, Anglais et Français s'entendent. Les Allemands se replient à Kamina (Atakpamé) où ils ont inauguré en 1913, une station émetrice si puissante qu'elle pouvait entrer directement en contact avec Berlin.

La guerre dure 21 jours.

Après avoir fait sauter leur émetteur, les Allemands se rendent le 26 août. C'est la première victoire des alliés sur l'Allemagne dans la première guerre mondiale.

Le 27 août, un premier partage du Togo a lieu entre le Lieutenant Colonel BRYANT et le Colonel MAROIX, attribuant à chaque puissance la zone qu'elle avait occupée.

Le 10 juillet 1919, un nouveau partage définitif est effectué à Londres. Chaque partie du Togo est confiée par la S. D. N. à l'administration britannique pour l'une et française pour l'autre. En 1957, le Togo Anglais devient partie intégrante du Ghana, tandis que le Togo Français doit devenir République Indépendante, le 27 avril 1960.

b) L'administration française

Elle dura de 1919 à 1960, mais depuis 1955, le Togo bénéficiait d'une très large autonomie interne.

Ici encore, on peut diviser la période française en deux époques :

- le mandat 1919 - 1946 : époque de l'organisation et de l'essor économique.
- la tutelle 1946 - 1960 : époque de l'effervescence politique et de la marche vers l'Indépendance.

Les débuts du régime français furent difficiles. Les fonctionnaires avaient appris l'allemand, pendant quatre ans (1914 - 1919). Les Anglais ont occupé Lomé, Tsévié, Palimé, c'est-à-dire la capitale et le pays du café et du cacao, ils se convertirent à l'Anglais. Il leur fallait maintenant passer au Français et à un régime colonial qui sur le plan coutumier, laissait beaucoup moins d'autorité et de compétence judiciaire, donc de ressources aux chefs autochtones, que le système allemand.

Cependant l'installation française ne posa jamais de problèmes graves.

Il faut seulement citer l'agitation créée par le "Bund der deutschen Togoländer" animé par un petit groupe de Togolais, nostalgiques des positions que leur connaissance de l'allemand leur avait assurées, sous le régime précédent, et soutenus par Berlin ; il faut aussi retenir l'insurrection menée à Lomé, en 1933, par les femmes pour protester contre l'augmentation de la taxe sur les marchés, fait qui paraît extrêmement significatif du rôle traditionnel des femmes dans le circuit commercial.

Par ailleurs, le pays Kokombas fut souvent un foyer d'agitation : révolte contre l'impôt ou querelle entre clans.

La paix y fut rétablie en 1935 - 1936, par le Lieutenant MASSU, qui construisit 120 km de routes et le poste de Guérin - Koufa.

Quant à l'administration, elle fut à peu de choses près, celle de tous les territoires de l'A. O. F.

c) L'essor économique

Disposant d'un capital particulièrement précieux en Afrique Noire, une population nombreuse de paysans laborieux, bien prospecté par l'autorité allemande, le Togo connaît durant la période 1920 - 1940, un remarquable développement qui est dû, autant à l'accroissement de la population agricole qu'à l'excellence du service de conditionnement et à l'aménagement méthodique des voies de communications dans le cadre d'une économie de traite.

- Le domaine agricole et le domaine forestier.

Les plantations de tecks, datant de l'époque allemande, sont méthodiquement poursuivies et encouragées par la "Fête de l'Arbre". D'autre part, une partie des anciennes plantations allemandes (Nyangbo et Kpemé) sont remises aux communautés villageoises. Le gouvernement ne conserve que celle d'Agou.

La cueillette du caoutchouc de liane est pratiquement abandonnée (concurrence des colonies d'Extrême Orient).

Par contre, les cours élevés du cacao entraînent un vaste essor des plantations dans les bonnes terres (Palimé - Akposso - Vallées forestières de l'Akébou et de l'Adélé).

Cependant, c'est le café qui reste la réussite la plus spectaculaire de l'administration française : 1 500 000 pieds sont distribués en 1937, 1 800 000 pieds en 1938, grâce au bon fonctionnement des stations agricoles qui essaient des variétés nouvelles et distribuent gratuitement les plants élevés en pépinières.

Au Sud, les plantations de cocotiers et de palmiers continuent à être encouragées, tandis qu'au Nord, le Gouverneur Léon GEISMAR, ancien du Sénégal, introduit de façon massive, l'arachide pour donner un revenu monétaire aux paysans des Savanes.

L'effort allemand entrepris pour le coton, est relancé par l'autorité française, qui institue un secteur cotonnier et soutient la production par la distribution de graines et l'établissement de tarifs spéciaux de transport sur les chemins de fer.

Les cultures vivrières sont également encouragées. Des boutures d'igname sont distribuées dans le Nord, au Sud, le manioc et le maïs voient leur aire s'accroître.

- L'industrialisation ne fait guère de progrès, la prospection minière se poursuit, mais on ne découvre rien de vraiment intéressant à exploiter. La seule chose qui soit à signaler, est l'installation d'usines d'égrenage du coton dans les régions du Centre.

- Pour ce qui est des voies de communication et des transports, les Allemands avaient mis en place les moyens d'évacuation (chemin de fer) et de liaison indispensables (pistes).

Pendant la guerre, tout cela avait été plus ou moins entretenu, mais la période mandataire correspond à celle de l'essor de l'automobile en Afrique, il faut donc élargir les pistes et consolider les ponts, doter le Nord d'un réseau qui lui fait presque totalement défaut.

Le programme routier est mis au point en 1931. Il comprend :

- 1 200 km de routes intercoloniales de 7 à 8 m, reliant le Togo à ses voisins "français" et les principaux centres entre eux.
- 1 000 km de routes coloniales.
- des routes d'intérêt local, de 4 à 5 m de large, qui sont de vulgaires pistes accessibles seulement en saison sèche et servant à l'évacuation des produits.

Ce programme fut accompli, grâce aux "prestations de travail", les autochtones travaillant sous la direction de l'Administrateur, parfois munis des "Aides-mémoires" "Dunod", pour les travaux publics ; les ponts sont emportés à chaque saison des pluies...

Quant aux chemins de fer, ils furent, eux aussi, dotés de projets ambitieux, dont un seul fut retenu :

- le chemin de fer du Nord,

et réalisé en partie. La voie qui s'arrêtait à Atakpamé, devait atteindre Sokodé. Elle s'arrête à Blitta, au 112ème km, et c'est pourquoi les Cotokolis appellent ce village "Sandouzy".

- Le Wharf allemand de Lomé ne suffisait plus au trafic, on en reconstruisit un nouveau en 1928.

- Le système commercial était le même au Togo, sous mandat français, que dans l'ensemble des autres territoires d'Afrique.

Les grandes compagnies spécialisées dans le commerce avec l'Afrique :

- U.A.C. (United Africa Company)
- C.F.A.O. (Compagnie Française d'Afrique Occidentale)
- S.C.O.A. (Société Commerciale de l'Ouest Africain)
- D.T.G. (Deutsche Togo Gesellschaft),

ont toutes un siège à Lomé, et des comptoirs dans les principales agglomérations du pays.

Seuls les établissements Eychenne et la S.G.G.G. (Société Générale du Golfe de Guinée), limitent leur activité au seul Togo. Entre les sociétés et les producteurs des campagnes, nous trouvons un intermédiaire inévitable : "l'acheteur de produits".

D'une morale très élastique et d'une honnêteté souvent douteuse, c'est bien plus un trafiquant, sachant habilement trafiquer les balances et jongler avec une arithmétique très peu familière aux paysans illétrés de la brousse, qu'un simple commerçant. Aussi, pour sauvegarder un tant soit peu, les intérêts des cultivateurs, l'administration française avait-elle établi une périodicité des marchés, où le contrôle administratif limitait en partie le vol.

Dans le Sud, le marché a lieu tous les sept jours, dans le Nord, la périodicité est celle de la semaine coutumière de six jours.

Le rôle néfaste de "l'acheteur de produits" n'en est que limité. Souvent Libanais ou Syriens parfois aussi Togolais issus d'une riche famille du Sud, ils n'hésitent pas à se rendre dans les villages les plus reculés et se doublent souvent d'un usurier auquel les paysans ne peuvent pas échapper, car pour faire face aux dépenses de prestige des cérémonies coutumières, surtout les funérailles ou la dotation d'une nouvelle épouse, ils engagent souvent la totalité d'une récolte pour laquelle ils sont bien obligés d'accepter n'importe quel prix.

- Le commerce extérieur progresse régulièrement jusqu'en 1930, par suite de la dévaluation du franc et de la hausse générale des prix.

La crise économique de 1929 n'atteint le Togo qu'à partir de 1933, le prix des produits s'effondre alors à peu près des deux tiers par rapport à 1928 et la balance commerciale après 1934 sera perpétuellement déficitaire.

Les principaux clients sont :

- La France
- L'Allemagne
- L'Angleterre,

et les principaux fournisseurs :

- La Grande Bretagne
- L'Allemagne
- Les U. S. A.
- Le Japon
- en plus de la France qui ne fut cependant jamais le principal fournisseur.

Un dernier fait mérite d'être signalé dans l'héritage économique de la colonisation française :

C'est l'organisation de la colonisation Cabraise - Lossa, dans les riches terres vides du Centre.

Comme nous l'avons signalé dans le cadre géographique, les régions du Centre ont une hydrographie suffisante, des sols relativement fertiles, mais pour des raisons sans doute historiques (trop exposées aux razzias esclavagistes !!) sont presque vides, alors qu'au Nord, le Pays Cabrais - Lossa est surpeuplé (120 ha/km²). Dès 1924, un premier village de colonisation est créé dans le cercle d'Atakpamé.

Depuis chaque année 4 ou 5 nouveaux villages sont installés, dans des conditions très avantageuses pour ceux qui acceptent de s'y installer : matériel, outils, semences sont fournis gratuitement en plus de la terre, et les nouveaux colons sont dispensés d'impôt pendant 2 ans. Ce fut une véritable réussite, près de 70 000 migrants firent de ces régions inexploitées un véritable grenier pour le Togo.

- Dans le domaine social, l'enseignement fut organisé en 1924 sur le modèle des pays de l'A.O.F. et les Togolais y prirent si bien goût, qu'ils méritèrent de constituer avec leurs voisins du Dahomey, le "Quartier Latin d'Afrique".

D - EVOLUTION POLITIQUE DU TOGO

De 1939 à 1946, le Togo vit, en raison des événements européens à l'extrême ralenti. La Constitution de 1946 en fait un "Territoire associé" au sein de l'union française et le dote d'une "Assemblée représentative du Togo", A.R.T. qui marque les débuts de la vie politique.

Cette assemblée discute des impôts, des taxes, des douanes et de l'organisation des services publics.

Les premiers partis politiques y font leur apparition.

- Le C.U.T. (Comité d'Unité Togolaise) dont le leader Sylvanus OLYMPIO est un homme absolument remarquable. Issu d'un arrière grand-père Brésilien ayant fait souche au Dahomey, il parle aussi bien le Français que l'Allemand et réunit en lui de telles qualités, qu'il sera en Afrique un homme politique hors série. Riche commerçant, gérant de la U.A.C. il sait remarquablement utiliser comme agents de sa propagande le personnel des boutiquiers et des acheteurs de produits avec lesquels il est en contact.

Le C.U.T. deviendra rapidement le parti de l'indépendance.

- Le P.T.P. (Parti Togolais du Progrès) dont le leader est un métis, ingénieur des T.P. Nicolas GRUNITZKY, propre beau frère d'Olympio.

Il recrute parmi les partisans de l'autorité française, et veut l'indépendance dans l'amitié avec la France.

Le C.U.T. donnera naissance à la JUVENTO, branche jeune du parti, et le P.T.P. vit se former l'U.C.P.N. (Union des Chefs et des Populations du Nord) et le M.P.T. mouvement populaire Togolais.

L'évolution politique du Togo est à la fois marquée par les rivalités Nord-Sud qui restent aujourd'hui encore un problème que plus personne n'ose aborder ouvertement, problème EWE qui pose plus généralement la question de la réunification des deux anciennes parties du Togo allemand. Ce problème est posé en 1946 par la Gold Coast.

En effet, la frontière de 1919 avait attribué la moitié des EWE à la tutelle Anglaise, et l'autre moitié étant placée sous l'autorité de la France ; l'O.N.U. est saisie de la question qui constitue un remarquable terrain de propagande et d'apprentissage politique pour S. Olympio qui se fait le champion de la réunification. D'ailleurs, une fois le problème réglé par l'intégration au Ghana (1957) du Togo britannique, Olympio alors chef de gouvernement, continuera à réclamer cette région qui représentait la plus grande partie de la zone du café cacao et dont la perte était irréparable pour l'économie togolaise.

En 1951, des conseils de circonscription élus, sont mis en place, qui ouvrent à la masse rurale la vie politique, en lui faisant discuter les budgets de Circonscription.

La loi du 16 avril 1955 crée un Conseil de Gouvernement de 9 membres (5 élus - 4 désignés). Enfin, le Togo servira d'état pilote pour l'application de la loi cadre de 1956. Le 30 août, la République autonome du Togo est proclamée. Nicolas Grunitzky, très favorable à la France en sera le premier chef de gouvernement.

En mars 1958, les Togolais obtiennent l'autonomie interne totale (ordre intérieur, justice, présidence du conseil des ministres).

La France ne garde que les relations extérieures, la monnaie et la défense. L'Assemblée législative étant devenue Chambre des Députés, les élections ont lieu le 27 avril 1958. Elles amènent une écrasante victoire du C.U.T. et de Sylvanus Olympio ; il ne reste plus qu'à fixer la date de "l'Ablodé" (indépendance), ce sera le 27 avril 1960. Politiquement et économiquement, celle-ci d'ailleurs ne marque aucune véritable coupure, sinon psychologique. Olympio au pouvoir depuis 1958, y restera jusqu'en janvier 1963, date à laquelle il est plus ou moins accidentellement assassiné lors d'un coup d'Etat militaire ; Nicolas Grunitzky lui succède, il sera à son tour renversé par un autre coup d'Etat militaire, le 13 janvier 1967.

E - TENTATIVE DE JUSTIFICATION DU SUJET.

S'il existe une coupure, c'est bien plutôt dans la prise du pouvoir par Olympio en 1958. A ce moment là déjà les Togolais, nous l'avons déjà vu, étaient pratiquement maîtres de leur destin et la personnalité exceptionnelle du chef du gouvernement laissait supposer que les problèmes de développement allaient être énergiquement pris en main, que les solutions proposées seraient peut-être originales, d'autant plus que dès l'origine, Olympio s'est montré sinon hostile, tout au moins très distant vis à vis de la France. Ce sera d'ailleurs l'une des caractéristiques de sa politique que de se vouloir réellement indépendant et de pratiquer pour cela un non-alignement systématique.

Avec le Ghana, les relations sont extrêmement tendues (problème EWE) et la frontière fermée, elle le restera d'ailleurs jusqu'au gouvernement Gruntzky, ce qui n'est pas sans poser un problème au niveau des échanges entre des régions où les liens ethniques et même familiaux les ont rendus traditionnels.

Vis à vis des grandes puissances européennes, les sympathies du gouvernement allaient plutôt à l'Allemagne qu'on ne pouvait soupçonner de vouloir maintenir les colonisations sous une forme détournée. Cette volonté d'indépendance, enferme petit à petit le Togo dans un réel isolement et amène Olympio à mener sur le plan économique, une politique de grande austérité, qui n'étant pas expliquée, ni justifiée auprès des populations, sera forcément mal supportée.

C'est ainsi que le président est amené à refuser plusieurs projets qui semblaient à première vue très favorables au développement :

- financement français pour un port en eau profonde commun au Togo et au Dahomey, à Grand-Popo (Dahomey),
- construction d'un pont rail-route sur la lagune d'Anécho,
- construction d'une centrale électrique commune à la C.T.M.B. (Compagnie Togolaise des Mines du Benin) exploitant les phosphates de Hahotoe, et au gouvernement.

Finalement, c'est d'ailleurs cette politique d'austérité qui sera la cause de la chute du régime.

Le gouvernement Grunitzky qui prend la succession est lui, tout le contraire : c'est la politique de la porte ouverte et de l'aide extérieure massive.

Très francophile, le président fait largement appel à la France, d'autant plus généreuse qu'elle avait été tenue à l'écart auparavant. Les projets, les études se multiplient et il apparaît vite évident que tout cela doit être organisé. L'idée d'un plan de développement n'était pas neuve, il y avait déjà eu un premier projet pour la période 58 - 62, les événements politiques l'avaient rendu caduque.

Le nouveau plan rédigé par des Togolais "fortement encadrés" par des experts français couvre la période 66 - 70. Le deuxième va de 1971 à 1975.

Les événements politiques n'ont pas entravé la mise en application et il nous a semblé que ce plan marquait une période nouvelle pour l'économie.

Bien sur, une quantité de problèmes, lorsqu'on parle d'histoire en Afrique peuvent sembler beaucoup plus passionnants et infiniment plus intéressants que celui de la circulation des biens et des personnes au Togo. Mais outre le fait que les problèmes économiques sont à l'heure actuelle primordiaux dans un continent que chacun s'accorde à qualifier de sous-développé, il nous a paru que dans ce domaine, cette étude pourrait contribuer à saisir les structures de base de l'économie togolaise, dans la mesure où d'une part :

l'extrême étirement du pays en longueur, (600 km pour 50 de côtes) met en évidence la difficulté pour les régions du Nord d'évacuer leurs produits vers la côte, de se ravitailler en biens de consommation, et que de ce fait, le Nord ne participe que pour 14 % au commerce extérieur du Togo, alors qu'il compte 50 % de sa population.

D'autre part, l'absence de véritables obstacles naturels (montagnes infranchissables, forêt équatoriale) et de puissantes sociétés très organisées ont toujours fait des régions togolaises, des zones de passage entre des voisins très actifs :

- Les caravanes de Haoussa/ transportant des noix de Kola de la région du Kumassi à celle de Kano, sont célèbres dans la seconde moitié du 19e siècle, de la même façon entre les régions côtières équatoriales voisines et les savanes du Nord.

- Le Togo reste une voie traditionnelle de passage du pays Ashanti aux émirats du Nigéria et de la zone soudanaise à la côte.

Dans l'état actuel des choses, le Togo n'a en effet pas de services d'archives. Les documents écrits même pour des périodes aussi récentes que la colonisation allemande où le mandat français, sont sur place, d'une rareté alarmante. Les rares papiers sauvés des rongeurs, des cancrelats et du climat sont empilés sans aucun classement dans le garage du bien modeste "Institut des Sciences Humaines", attendant pour être triés, des compétences et surtout des crédits.

Beaucoup de choses ont disparu, aussi n'a-t-on pas vu il y a quelques années, un ancien directeur français de l'enseignement, brûler la moitié des archives de son ministère, n'ayant trouvé nulle part où les caser ; et j'ai personnellement vu, alors que le ministère de la justice déménageait des piles de "vieux papiers" ! entassées dans un couloir et dans lesquelles chacun puisait à discrétion pour les usages les plus divers.

Dans ces conditions, faire un travail de recherche au Togo, est une œuvre de Bénédictin très argenté au surplus car s'ils ont disparu ici, les documents existent à Cologne, à Paris, voire Genève, Amsterdam, Londres, Acera ou Dakar !

Il faut aussi compter avec la susceptibilité des fonctionnaires.

Pour l'instant, la source la plus riche d'information reste l'enquête directe auprès des gens. Je l'ai largement utilisée, interrogeant les chauffeurs de camions, les employés du Wharf, des chemins de fer, de la voirie les cultivateurs, les revendeuses, les marchands ambulants.

Je me suis également documenté dans tous les services et auprès des bureaux de circonscription, glanant renseignements et chiffres.

Que tous ceux qui m'ont aimablement répondu soient remerciés ici, et tout spécialement les élèves et anciens élèves de l'Ecole d'administration à qui ma femme assurait les cours de culture générale, qui m'ont rendu d'incalculables services en me renseignant sur leurs villages, leurs circonscriptions, surtout ceux du Nord où je n'ai pas pu aller aussi souvent que je l'aurais voulu.

CHAPITRE III

PRODUCTION ET CONSOMMATION

Avant d'aborder l'étude de la structure des courants commerciaux, il est indispensable d'établir un bilan des ressources et des besoins de chacune des grandes régions.

A - LA REGION SUD

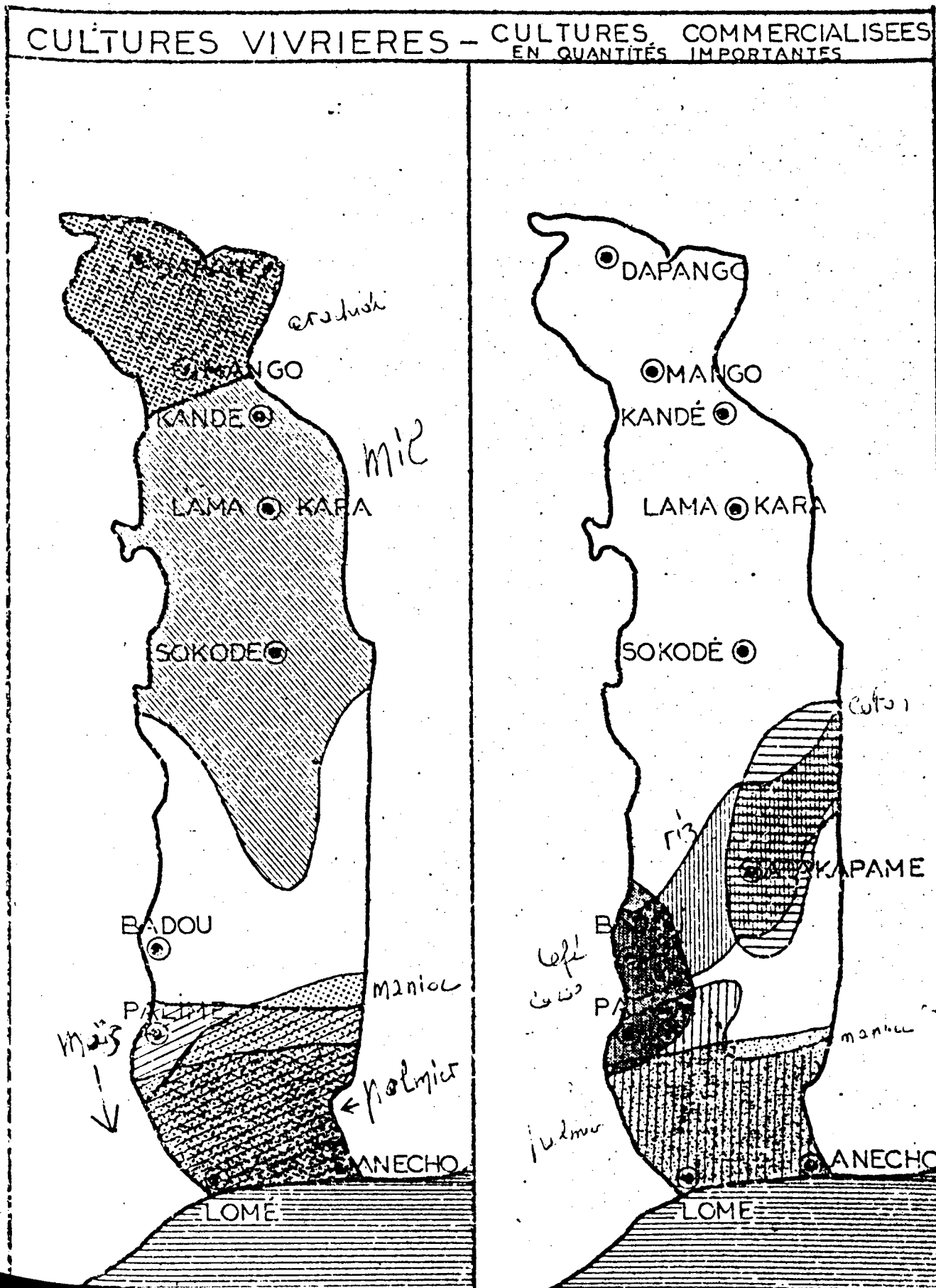
Elle comprend incontestablement les trois régions historiquement les mieux mises en valeur et deux des plus riches naturellement.

1° La bande littorale.

Elle comprend le cordon littoral et la lagune. Bien que la terre soit pauvre et qu'aucune culture vivrière n'y soit possible, ce n'est pas une région négligeable car sous l'impulsion des Allemands, elle a été plantée de cocotiers, de la frontière du Ghana à celle du Dahomey. Cependant on note un net recul de la production : d'une part des arbres sont atteints d'une maladie dite de Kaïcopé, contre laquelle jusqu'à présent on n'a trouvé aucun moyen efficace de lutte ; d'autre part les propriétaires hésitent à remplacer les arbres malades, car le Coprah est de moins en moins recherché sur le marché mondial. On peut estimer à 40 % la proportion des arbres atteints, ce qui est grave, car outre son débouché purement commercial, la noix de coco est utilisée par les femmes qui en tirent le combustible appréciable dans ce pays sans forêt ; elles en tirent aussi de l'huile d'autant plus utile qu'elle est moins chère que l'huile de palme et qu'elle peut être vendue au Ghana en période de soudure des palmistes ; d'où un apport en argent liquide. Enfin à l'ombre des arbres, se pratique un petit élevage de boeufs (race dite de lagunes) qui a le double avantage de fumer légèrement la cocoteraie et de fournir les animaux nécessaires aux cérémonies traditionnelles.

Mais l'intérêt de cette région réside surtout dans la pêche. Celle-ci se pratique en lagune et de loin la plus importante, bien qu'on en soit réduit à des estimations.

PRINCIPALES ZONES DE CULTURE AU TOGO



Dix sept villages riverains ne font que cela, mais beaucoup d'autres s'y livrent comme activité d'appoint. Elle occupe au moins de 20 à 25 000 personnes, et rien qu'à hauteur de Porto Séguro, il y a près de 700 pirogues. Des règles coutumières strictes protégeaient la pêche, mais le déclin de l'autorité traditionnelle entraîne des infractions de plus en plus nombreuses et la lagune se dépeuple. En 1958, le Togo vendait du poisson et des crevettes d'eau douce au Ghana et au Dahomey, en 1966, la totalité de la production était consommée sur place et se révélait insuffisante. La pêche en mer est plus difficile. La côte bénéficie d'une large plate-forme continentale. A sept kilomètres au large, la profondeur n'atteint qu'une vingtaine de mètres. Mais l'éloignement des bancs de poissons, environ cinq kilomètres de la côte, et le phénomène de la barre à double rouleau sont des inconvénients graves pour la pêche en pirogue. D'ailleurs, quinze villages seulement de pêcheurs Togolais s'échelonnent sur cinquante kilomètres. Par contre, l'afflux des spécialistes Ghanéens et Dahoméens est important de juillet à octobre lorsqu'un courant marin froid riche en plancton passe au large des côtes, mais cette concurrence est très mal vue et se traduit par un mépris doublé de crainte : accusation de faire des sacrifices humains ou d'avoir des charmes qui attirent le poisson. Un ou deux chalutiers pratiquent la pêche industrielle, mais ils sont souvent en panne. En moyenne, ils rapportent deux tonnes de poissons vendus frais et en gros.

La zone de la terre de barre commence immédiatement au Nord de la lagune et est limitée au Nord par une ligne Tsévié - Kouvé. C'est la zone des cultures vivrières intensives avec des espaces réservés au palmier à huile.

La palmeraie est quasi spontanée. Elle s'est faite à partir de graisses jetées dans les champs en jachère, aussi est-elle discontinue. On la trouve autour de Tsévié, le long du Lio et surtout du Mono où elle fait pendant à celle beaucoup plus importante du Dahomey. Les rendements sont faibles car les arbres ne sont pas sélectionnés ; en outre une partie des régimes n'est pas cueillie : accès difficile de certains arbres, ou inondation. L'huile de palme cependant est à la base de l'alimentation des gens du Sud, pour lesquels, elle représente le seul corps gras ; elle donne lieu à de nombreux échanges. La fabrication de l'huile est l'affaire des femmes qui peuvent conserver pour elles une partie de l'huile (résultat de la dernière cuisson) et les tourteaux de palmistes (servant de combustibles).

Le Togo ne possède qu'une seule huilerie moderne à Alokoegebé, mais elle ne marche pas bien et sa production est sans cesse en baisse. Elle fournit l'huile de ~~palme tirée du noyau~~ et l'huile de palmiste tirée de la chair du fruit. L'approvisionnement n'est ni régulier, ni suffisant. En effet, elle ne reçoit que 10 % des régimes du Sud. La production artisanale en utilise 50 %, les paysans préférant fabriquer leur huile. Le reste (40 %) est vendu plus ou moins en fraude au Ghana où le prix de la tonne est bien plus élevé que ce que peut payer l'huilerie. De plus l'usine se heurte à la grande hostilité des femmes : ce sont les hommes qui encaissent le prix de la vente des régimes à l'usine, privant ainsi leurs épouses d'une partie de leurs revenus. Le palmier à huile donne aussi deux autres produits très appréciés : le vin de palme et le produit de sa distillation "le Sodabi" qui jouent un grand rôle dans la vie sociale et religieuse. Malheureusement pour les obtenir, il faut abattre l'arbre, et vu la fréquence des cérémonies et des occasions de fête, une sévère réglementation est intervenue. Deux zones modernes de plantation sont en voie de constitution par le service de l'agriculture : autour de Kouvé et de Tabligbo. Les premiers arbres ont commencé à produire en 1963, ce qui a permis de relever la production d' Alokoegebé.

1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
145 T	491 T	436 T	247 T	516 T	864 T	544 T	694 T

Production d'huile exprimée en Tonnes.

Il faut ajouter que depuis 1970, 300 ha de palmeraies villageoises ont été plantées et qu'il est prévu que de 1970 à 1973, 3 000 ha doivent être implantés dans la Région Maritime et des Plateaux (Financement F. E. D.)

Par ailleurs, un projet plus lointain concernerait la plantation de 1 500 ha dans la circonscription de Tabligbo.

Lorsque ces plantations sélectionnées entreront en production, l'usine d'Alokoegebé portera sa capacité à 10 000 T. Rappelons cependant la production de palmistes commercialisée par l'O.P.A.T (Office des Produits Agricoles du Togo).

1959 1960	1960 1961	1961 1962	1962 1963	1963 1964	1964 1965	1965 1966	1966 1967	1967 1968	1968 1969	1969 1970	1970 1971
14 315	11 325	10 220	11 566	15 530	14 529	17 124	12 895	15 100	19 216	14 772	16 804

en Tonnes

2°. Les cultures vivrières.

Sont essentiellement le maïs et le manioc qui représentent la base de l'alimentation des gens du Sud : 70 % du maïs et 64 % du manioc sont cultivés là. On trouve aussi de l'igname dont ce n'est pas la terre d'élection mais qui sert à la consommation des émigrés du Nord. Les haricots (généralement consommés au petit-déjeuner), les patates douces et les arachides se rencontrent aussi. Ces dernières uniquement utilisées comme légumes. La région de Tsévié est de plus spécialisée dans la culture du piment en vue de la commercialisation.

Toutes ces cultures se font de manière intensive. La surpopulation de la zone, réduit de plus en plus la jachère, et on a calculé que d'ici 15 ans, la terre de barre pourtant si fertile serait épuisée. Le manioc donne naissance à toute une série d'activités. La variété qui pousse au Togo est dite "douce" c'est-à-dire qu'elle ne contient pas de substance arsénieuse. Les opérations de trempage et lavage sont alors inutiles. Les racines sont transformées de façon artisanale en farine appelée "Gari" généralement consommée crue. Le Gari donne naissance à de nombreux courants commerciaux car celui de Vogan particulièrement renommé se vend dans tout le pays et jusqu'en Côte d'Ivoire.

D'autre part le manioc est aussi transformé en tapioca par une usine située à Ganavé. Contrairement à l'huilerie d'Alokoegbé, elle marche très bien et assure aux cultivateurs de beaux bénéfices. Elle emploie près de 100 Africains et 3 Européens et distribue annuellement 7,7 millions CFA de salaires.

3°. La région des Plateaux.

Elle appartient ethniquement et économiquement au complexe "Sud", mais elle possède l'originalité d'être consacrée à la monoculture du café et du cacao.

Les cultures vivrières se font pendant les 5 premières années de façon intercalaire, pendant que les arbres sont encore improductifs, ensuite elles sont refoulées autour des villages. Le système de mise en valeur est lui aussi original ; c'est une forme de métayage appelée localement "Douvi, ma douvi" (mange un peu et moi aussi un peu). Généralement le propriétaire ewe fait mettre sa terre en valeur par une famille cabraise qui doit planter et entretenir le café ou le cacao jusqu'à sa rentabilité. Elle peut faire des cultures intercalaires, ce qui explique la présence de l'igname. Au bout de 5 ans le métayer reçoit en toute propriété 1/4, rarement 1/3 de la superficie mise en valeur.

Actuellement la production de cacao, baisse car les arbres vieillissent et le sol s'épuise. Le café, de culture plus récente ne connaît pas encore ces problèmes mais les plantations ne sont pas entretenues et les rendements sont relativement faibles. Il n'existe aucune plantation européenne, mais une communauté de moines bénédictins originaires d'En Calcat en France, implantée en 1962, cherche depuis 1964 à améliorer les techniques. Leur expérience représente actuellement le seul centre-pilote agricole qui ait pleinement réussi. Ils ont démontré aux cultivateurs du plateau de Dayes l'importance de l'élevage pour la fumure des terres, et entrepris une campagne de recepage du café qui commence à porter ses fruits. Il faut souligner l'action importante des sociétés comme la S.O.R.A.D (Sociétés Régionales d'Aménagement et de Développement) dont la mission essentielle est l'organisation et l'animation rurales en liaison avec l'assistance technique ; la S.R.C.C (Société Nationale pour la Rénovation et le Développement de la Cacaoyère et de la Caféière). Cette société d'Etat, à autonomie financière, a été créée en juillet 1971.

PRODUCTION AGRICOLE COMMERCIALISEE PAR L'O. P. A. T.

Produits	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
Cacao	8 889	12 616	11 460	10 703	13 834	17 587	14 807	16 316	18 337	19 979	23 188	27 877
Café	4 562	9 956	10 453	7 061	18 536	8 569	13 588	5 480	10 516	17 206	13 795	13 875

Il reste à souligner l'importance de la culture des agrumes et des bananes qui se fait de la région de Palimé, dans la zone de contact, entre la terre de barre et les montagnes. Les Togolais du Sud se nourrissant essentiellement de féculents, ils font une assez grande consommation d'oranges et de bananes pour équilibrer leur nourriture. Les citrons réputés abortifs et les pamplousses peu goûtés sont réservés à la consommation européenne.

4°. La consommation régionale.

Il est indispensable d'essayer de l'apprécier puisqu'elle détermine à égalité avec la production les courants d'échange. Etant l'une des plus peuplée et des mieux mise en valeur, la Région du Sud est aussi un grand foyer de consommation, d'autant plus qu'il faut tenir compte du rôle attractif de Lomé et des autres villes (Anécho, Tsévié, Palimé), enfin c'est dans cette région et surtout dans la capitale que se concentre la population européenne consommatrice de produits de luxe. L'appel en produit vivrier est considérable surtout vers les régions spécialisées dans le café et le cacao et vers les zones urbaines.

Mais le volume des échanges est également fonction du pouvoir d'achat en argent liquide. Il est évident que dans les villes, où les gains dus au petit commerce et les salaires privés et publics (ceux-ci considérablement multipliés en nombre depuis l'Indépendance) sont les plus nombreux, les disponibilités sont plus abondantes. Mais il ne faut pas négliger les revenus des cultures commercialisées (manioc, huile, produits de la pêche et naturellement coprah, café, cacao) dans les villages.

La consommation est maximum au moment où les ruraux écoulent leurs produits (décembre --- fin mars), leurs achats s'ajoutent alors à ceux des citadins. Mises à part les dépenses alimentaires, les ventes portent surtout sur les produits importés que je qualifierais volontiers de "signes extérieurs de richesse" tôle ondulée pour les toits, bicyclettes, pagnes d'importation, poste de radio, batterie de cuisine en métal, ustensils en fer galvanisé ou en plastique.

Les maisons de commerce disent écouler 70 % de leurs importations à Lomé, mais ce chiffre doit être corrigé, compte tenu du fait que beaucoup de ruraux viennent s'approvisionner en ville, d'autre part environ 20 % des produits sont achetés par les revendeuses qui les redistribueront dans l'ensemble du pays.

Il serait nécessaire de pouvoir établir pour chaque centre urbain et rural :

- 1°) les différentes sorties monétaires (impôt, achat de nourriture, frais scolaires, équipements, produits importés)
- 2°) les diverses rentrées d'argent (vente des produits agricoles exportables, des produits vivriers, des salaires)

Mais dès qu'on aborde les statistiques togolaises dans un domaine aussi précis, on nage dans le vague. Tout au plus, peut-on risquer une approximation du pouvoir d'achat du cercle d'Anécho où les résultats recueillis ont été les plus nombreux :

25 à 30 000 CFA par individu et par an,

40 à 45 000 en ne comptant que les plus de 14 ans.

Ce chiffre qui n'est pas précis ne peut servir qu'à des comparaisons.

B - LE CENTRE

Cette région comprend à l'Ouest des massifs montagneux pratiquement vides et à l'Est la vallée du Mono et de l'Anié bien que relativement fertile, elle est peu peuplée - 9 hab/km² - pour des raisons que nous avons déjà analysées. La production porte essentiellement sur les produits vivriers, cependant grâce à sa relative proximité de la côte et par ses facilités de liaison avec Lomé par route et chemin de fer, sur cette production vivrière s'est greffée un début d'économie de traite axée sur le coton et l'arachide.

1° Les produits vivriers.

L'igname est la première culture bien que les conditions ne soient pas optimales, aussi les rendements sont-ils faibles, 8 à 9 T/ha. La faible épaisseur des sols oblige les cultivateurs à lever des buttes. De toute façon l'igname est l'aliment de base du Moyen-Togo et 70 % de la production sont consommés sur place.

Le riz occupe la seconde place ; il se cultive à sec parfois entre les buttes d'igname où il a l'avantage de retenir la terre.

Il entre dans l'alimentation de la population mais la 1/2 de la production après un décorticage long et peu pratique est exportée. En réalité je crois que la production de riz est totalement auto-consommée aujourd'hui bien qu'elle ait augmenté : elle est évaluée dans le 2ème plan en 1970 à 18 000 T. Des techniciens de la Chine nationaliste ont mis en valeur, en 1969, 600 ha de rizières. En 1970, d'après les statistiques officielles, le Togo importait encore 3 000 T de riz.

Le maïs se cultive en assolement biennal pour ralentir l'usure des sols ; les rendements sont très faibles et très aléatoires car la période sèche est déjà longue.

Les haricots au contraire, comme le mil, le Sorgho et le petit mil (fonio) sont des cultures qui annoncent déjà le Nord. La latitude de Sokodé leur est favorable et elles entrent dans l'alimentation pour une part qui croît de plus en plus au fur et à mesure qu'on s'éloigne du Sud.

2°. Les cultures industrielles.

Introduit et développé par les Allemands, le coton en est la principale. Une station de recherche l'I.R.C.T. installée à Kolokopé au N.E. d'Atakpamé recherche des variétés nouvelles et distribue des plants gratuitement. Les rendements restent modestes et les bénéfices assez moyens, en tous cas proportionnellement plus faibles que ce que rapporte la vente des cultures vivrières. Pourtant la culture du coton est encouragée et l'inauguration en 1966 d'une usine textile à Datcha (quelques kms au sud d'Atakpamé) utilisant la production locale, ne peut que favoriser l'extension des surfaces cultivées. On peut toutefois faire remarquer qu'après avoir été le principal producteur de coton de l'Afrique Occidentale, le Togo n'a produit que 5 500 T en 1970/71 contre 10 500 T de coton graine en 1967/68.

L'arachide tient la 2ème place. Elle est cultivée en sillons parallèles et plus répandue que les conditions atmosphériques ne le permettraient, d'autant plus que la variété cultivée est très sensible à la rosette. Mais les cultivateurs sont très attachés à cette culture dont le prix d'achat est élevé. La production aurait été de 18 000 T en 1970, dont seulement 4 500 ont été commercialisées, chiffres d'ailleurs en diminution sur la campagne précédente (6 199 T). Dans le 2ème plan, il est prévu une production de 31 762 T en 1975.

Le ricin n'est cultivé que là où le coton et l'arachide ne réussissent vraiment pas : (montagne de l'Adolé). La production de l'arachide et du ricin n'a que peu varié comme le montre le tableau suivant :

Produits	1959 1960	1960 1961	1961 1962	1962 1963	1963 1964	1964 1965	1965 1966	1966 1967	1967 1968	1968 1969	1969 1970	1970 1971
Arachides	1 871	3 716	1 447	2 819	2 618	2 076	3 377	3 820	5 775	5 092	6 199	4 569
Ricin	479	354	386	782	489	306	341	276	213	266	179	162

Dans la zone de transition entre le Sud et le Centre se trouvent quelques petites palmeraies, alors que le karité et le kapokier uniquement exploités en cueillette annoncent déjà le Nord.

3° Les données de base de la circulation.

La faible population de cette région du Centre, permet à la production locale, de nourrir d'importants courants d'échanges vers ces régions moins favorisées.

Si toutes les cultures industrielles sont dirigées vers Lomé, sauf désormais une partie du coton qui reste à Datcha, les produits vivriers prennent des directions parfois aberrantes, mais les excédents commercialisés sont de toute façon importants. On évalue à 1/4 la part du cercle d'Atakpamé dans le ravitaillement de Lomé. La vente de l'igname se fait en grande partie vers le Ghana, malgré la fermeture de la frontière jusqu'en 1964, il semble que, en argent liquide les bénéfices tirés de cette vente sont quatre fois supérieurs à ceux retirés de celle de la totalité des cultures industrielles. Cette région continue également à être une zone d'immigration, comme nous avons vu qu'elle l'était pendant la colonisation française :

* immigration saisonnière de Cabrais venus spontanément du Nord de janvier à mars pour effectuer la récolte et fuir ainsi la période toujours difficile de la soudure. Alors que les jeunes du pays partent travailler au Ghana à la récolte du café et en reviennent avec une bicyclette ou de plus en plus un transistor, ce qui les "pose" dans la hiérarchie sociale.

* immigration permanente aussi de cultivateurs Cabrais et Iossos qui viennent occuper les terres encore vides et qui y sont encouragés par l'Administration encore que les conditions soient loin d'être aussi avantageuses qu'au temps de la colonisation française.

Si on essaie de calculer à peu près le revenu annuel des habitants, on peut l'estimer à la moitié de celui des habitants du cercle d'Anécho ce qui est peu, compte tenu de l'importance des excédents commercialisés. Cependant par rapport aux régions du Nord, c'est encore la richesse.

Atakpamé, jadis terminus du chemin de fer a beaucoup perdu de son importance, on compte beaucoup sur l'influence de l'usine de Datcha pour la ranimer.

Sokodé par contre, relié à Blitta, c'est-à-dire au chemin de fer par 80 km de route goudronnée joue véritablement le rôle de plaque tournante entre le Nord et le Sud. C'est un centre de redistribution et après Lomé et Anécho la troisième ville du Togo.

C - LE NORD

n'a que des sols relativement pauvres et une saison des pluies relativement courte mais suffisamment violente pour lessiver les sols. Ce processus est encore accéléré par l'habitude qu'ont les populations d'allumer à la fin de la saison sèche, des feux de brousse pour se procurer du gibier, et préparer le sol pour les cultures. Beaucoup de régions sont franchement incultes : la plaine de l'Oti régulièrement inondée par exemple. Enfin, partout, les six mois de saison sèche imposent la jachère climatique. Par conséquent, toute la zone Nord est très faiblement peuplée à deux exceptions près :

1°) le pays Cabrais composé de deux massifs d'origine volcanique et remarquablement mis en valeur par une population très dense, de 110 à 130 hab/km², possédant des techniques de culture en terrasse et de fumure du sol uniques au Togo.

2°) le pays Mobas autour de Dapango, atteint 34 habitants au km².

L'existence de ces deux zones empêche la commercialisation d'excédents vivriers. De plus, l'unique saison des pluies lorsqu'elle est en retard provoque des catastrophes en allongeant démesurément la période de soudure : l'émigration s'accélère alors.

Le Nord est donc avant tout une région pauvre que son éloignement de la côte enferme dans le sous-développement.

1°. Les cultures vivrières.

sont avant tout représentées par les céréales résistant à la sécheresse et se contentant de sols médiocres : le mil, le fonio, et le sorgho. La production était de 96 180 T environ en 1970, elle est suffisante pour assurer la base de l'alimentation, mais ne donne lieu qu'à de faibles courants d'échanges : échanges locaux seulement et en période de soudure.

2°. L'élevage.

est pratiquement et entièrement localisé dans cette région des Savanes. 83 % des bovins se trouvent dans la région Nord. La possession d'un troupeau est considérée comme un signe extérieur de richesse, et assure la position sociale. Les animaux sont confiés à des gardiens peuhls (appelés localement "foulani") bouviers professionnels rétribués en argent ou en nature (jeunes animaux), de toute façon le lait appartient au berger. Cette activité est considérée comme dégradante et un proverbe assure que "le fils du pays ne conduit pas le boeuf".

Les animaux ne servent pas à grand chose d'autre qu'à assurer le prestige de leur propriétaire. Ils ne travaillent pas. La culture attelée utilisée depuis des années dans les centres pilotes n'a jamais, (en tous cas de façon durable) trouvé d'écho auprès des populations. Ils ne sont pas non plus vendus pour leur viande. Tout au plus sacrifie-t-on les plus belles bêtes pour les mariages et surtout pour les funérailles et les cérémonies animistes.

Le petit élevage : moutons, chèvres, porcs, volailles, présente un caractère bien différent : dans le pays Cabrais ces animaux sont élevés pour leur viande et leur fumier soigneusement récolté, employé pour la fumure des terres.

Les bêtes sont gardées en enclos avec une épaisse litière pendant la saison des pluies ; pendant la saison sèche, elles circulent librement sur les champs.

3°. La consommation.

Les conditions naturelles et humaines sont telles que la région du Nord vit presque en auto-consommation. Cette auto-consommation peut se prouver par différents exemples :

1°) sur les marchés, les échanges se font de vendeuse à vendeuse. Le produit de la vente, sert immédiatement à l'achat d'un autre produit.

2°) la cueillette joue un grand rôle dans l'alimentation : fruit du Néré riche en vitamine qui constitue un condiment apprécié, fruit du ronier, etc...

3°) l'arachide sert à la consommation locale malgré son rôle habituel de produit destiné à l'exportation. La commercialisation ne dépasse pas 10 % de la récolte.

4°) sur les marchés, le tissu de pagne s'achète au yard alors que dans le Sud, il est souvent difficile de l'acheter autrement que par pièce (12 yards) ou 1/2 pièce. D'ailleurs, le vêtement au Nord est extrêmement réduit non par goût mais faute de moyens.

L'argent liquide est rare et la circulation monétaire réduite. Si on tente une estimation des revenus, les chiffres sont extrêmement bas. 10 à 20 000 francs par an - pays Cotonou. Dans certaines régions très pauvres : pays lamba (Kandé) le troc se pratique encore. Certaines femmes profitent de ce que les produits de leurs jardins leur appartiennent pour les échanger au marché contre du sel.

Les très faibles ressources monétaires entraînent des migrations de main-d'œuvre, soit saisonnières, soit définitives. Ce sont surtout les jeunes qui vont offrir leurs services dans le Sud du pays et au Ghana pour gagner un peu d'argent liquide.

Ainsi, 10 à 50 % des jeunes gens des villages de la région de Bassari vont travailler dehors pour la durée de la saison sèche. Chez les Cabrais, 25 à 30 000 personnes chaque année quittent le pays au moins temporairement. Beaucoup s'engageaient et s'engagent encore dans l'armée, non pas toujours par vocation guerrière, mais faute de pouvoir faire autre chose. Cependant dans l'ensemble, cette émigration ne paraît pas élever beaucoup le niveau de vie. On a pu calculer qu'en 1958, l'ensemble des économies rapatriées par les Cabrais dans leur village d'origine représentait un revenu supplémentaire de 480 francs par habitant, et pourtant cet argent représente de 20 à 50 % des ressources monétaires nettes. Par contre, les émigrants rapportent avec eux une foule d'objets (lunettes fumées, tissu de tergal, tôle pour le toit de la case, montres...) qui représente 2 à 3 fois le montant de leurs économies. Sur place le peu d'argent liquide, vient de quatre ressources locales :

1°) le bétail qui commence à être vendu aux environs des villes : Sokodé, Mango; Dapango, où la présence de fonctionnaires ou de quelques européens assure un débouché à la viande de boucherie.

2°) la chasse : fait l'objet d'un commerce apprécié.

3°) l'arachide et les produits de cueillette dans la mesure où leur quantité est suffisante et leur écoulement possible.

4°) les salaires administratifs et militaires complètent à très petite échelle ces revenus.

Ce peu d'argent est utilisé :

- pour l'impôt : 1 000 à 1 500 francs par an et par adulte,
 - pour la dot,
 - pour l'achat de quelques produits vivriers ou articles scolaires
 - pour l'achat d'objets manufacturés surtout les bicyclettes qui représentent dans le Nord le moyen de transport le plus répandu.
- Pour l'achat de vêtement ou quelques ustensils.

En conclusion , on peut donc dire que la production détermine l'organisation de la circulation de différents produits : d'une part les excédents de produits vivriers, d'autre part les cultures d'exportation ou industrielles alimentent de nombreux courants d'échanges dirigés vers d'autres régions du Togo et vers l'étranger.

En contre partie, les revenus monétaires plus ou moins élevés, liés à la commercialisation de ces produits attirent les marchandises d'importation. Inversement, les régions où la production est insuffisante pour satisfaire les besoins de la consommation envoient leurs excédents de population vers les régions moins peuplées et offrant d'avantage de ressources.

Le problème est de savoir quels sont les axes de circulation empruntés.

CHAPITRE IV

VOIES DE COMMUNICATION ET STRUCTURE DES TRANSPORTS

Après avoir localisé la production et tenté d'apprécier la consommation des différentes régions du Togo, il est indispensable d'examiner quels sont les moyens de communication qui les relient entre elles et aux pays voisins. Il faudra aussi essayer de définir dans quelle mesure ces voies de communication sont adaptées aux besoins de l'économie et aux hommes qui les utilisent.

A - LE CHEMIN DE FER (C. F. T.)

Commencé par les Allemands et prolongé de 112 km par les Français il a joué un rôle économique important surtout dans les régions où la traite s'est établie anciennement. Le nom que les Allemands avaient donné à chacune des voies est à cet égard, bien significatif, mais déjà au temps de la colonisation française l'importance du rail a commencé à diminuer et cette évolution n'a fait que s'accroître.

Alors qu'en 1953, le nombre de voyageurs en milliers est 2016 et de marchandises en tonnes de 130,4 ; en 1966 ces chiffres ne sont que de 1 734 pour le nombre de voyageurs et de 82,3 pour les marchandises. Ce tableau plus récent et plus détaillé montre bien cette régression.

(voir tableau).

	1960	1962	1964	1966	1967	1968	1969	1970
Voyageurs (milliers)	2 287	1 827	1 851	1 734	1 722	1 644	1 727	1 583
Lignes Anecho			539	431				
Lignes Palimé			616	586				
Lignes du Centre			686	665				
Voyageurs/kms (1 000)	78 834	70 696	77 294	72 599	71 002	78 999	86 599	84 108
Lignes Anecho			11 837	10 066				
Lignes Palimé			27 051	25 123				
Lignes du Centre			38 406	37 400				
Marchandises (1 000 t)	96,3	73,6	99,6	82,3	103,7	121,2	120,0	105,3
Lignes Anecho			16,5	15,7				
Palimé			35,9	11,5				
du Centre			47,2	40,9				
Marchandises (1000 t/kms)	8 366	8 708	8 199	7 132	11 258	11 834	12 395	12 287
Lignes Anecho			666					
Palimé			1 335					
du Centre			5 663					

SOURCE : Bulletin mensuel de statistiques.

La baisse est sensible particulièrement pour le trafic marchandise. En effet les maisons de commerce confient de plus en plus leurs transports à la route. En 1958 déjà, les deux tiers des produits s'évacuaient par camion. Aujourd'hui la proportion est encore plus importante. Aussi le C.F.T est-il en déficit constant.

Trois causes interviennent dans cette moindre utilisation du chemin de fer.

- La trop lente modernisation du matériel roulant surtout en ce qui concerne la traction.

- Le nombre insuffisant de wagons. Généralement, les maisons de commerce se plaignent de ne pas obtenir suffisamment de wagons surtout au moment des récoltes. Dans les centres de Palimé, Atakpamé, Anécho, une attente de plusieurs jours ou même d'une ou deux semaines est fréquente.

A cela s'ajoute le nombre impressionnant de gares intermédiaires (1 tous les 10 km) ce qui allonge considérablement le parcours. De Lomé à Blitta un camion met 7 heures, le train 12.

- La troisième cause est finalement la plus importante et elle subsiste malgré la modernisation du matériel. C'est le problème de la rupture de charge. La manutention entre la maison de commerce et la gare est onéreuse, d'autant plus qu'il faut aussi payer des manoeuvres pour le transbordement. La C.F.A.O. a résolu le problème en livrant sa marchandise directement au wharf (lorsqu'il fonctionnait encore) au client ce qui lui fait économiser environ 150 francs par tonne. Les camions n'en conservent pas moins les avantages du porte à porte même si le chemin de fer essaye de réduire le plus possible ses tarifs.

Cependant le C.F.T. a le quasi-monopole de certains transports.

- les pondéreux comme la chaux et le ciment. Pour les produits pétroliers, le train transportait la totalité des carburants sur la ligne Blitta à la suite d'un accord avec une maison de commerce qui assurait son entrepôt à Blitta.

Aujourd'hui les camions citernes déjà utilisés dans les autres directions se rencontrent aussi sur la route du Nord.

- Les produits non pressés qui occupent un grand volume et qui peuvent être stockés facilement tels que le coton.

Mais, d'une façon générale l'importance du trafic ferroviaire varie selon deux facteurs :

1°) La direction :

A la montée, le C.F.T. exigeait des chargements de 10 tonnes, ce qui était très difficile de réunir pour certains produits d'importation, aujourd'hui cette exigence est abolie mais l'habitude est prise d'utiliser les camions.

A la descente, les produits devant s'évacuer en masse et pendant une période relativement brève, l'utilisation du rail est plus rentable.

2°) Les saisons :

Pendant la période des pluies, certains produits qui doivent être vendus très rapidement à cause de leur vulnérabilité au stockage et des brusques variations des cours (oranges, café, et cacao avant la création de la caisse de stabilisation des prix) s'évacuent par camion. Par contre, en morte saison la préférence retourne au rail. La S.G.G.G. de Palimé qui n'emploie que des camions en période de traite écoule 60 % de ses produits par chemin de fer en morte saison. Le trafic des voyageurs est également sujet aux mêmes variations saisonnières. L'analyse des courbes mensuelles montre une pointe en mars - avril et un creux de juin à octobre.

Les recettes du trafic voyageur ont beaucoup plus d'importance que celles du trafic marchandises : ceci s'explique facilement par le fait que la plupart des voyageurs (75 % environ) sont des voyageurs "mixtes", c'est à-dire des commerçants africains emportant avec eux leurs paniers de marchandises.

Ils se déplacent fréquemment mais sur de courtes distances ; on compte une moyenne de 37 km par voyageur. Le C.F.T. organise d'ailleurs à leur intention des trains spéciaux dits "trains-marchés" qui présentent l'avantage de fonctionner comme omnibus et d'offrir les trafics les plus bas :

voyageurs :	2,50	francs/km
bagages :	35	francs/km/Tonne
messagers :	21	francs/km/jusqu'à une Tonne
	18	francs au delà d'une Tonne.

Malgré tout, le trafic est en perpétuelle régression et non seulement aucune nouvelle voie n'a été construite (sauf une voie temporaire de la carrière d'Agbelouvé au chantier du port) mais les voies existantes sont en très mauvais état. La voie d'Anécho par exemple a un ballast complètement miné par les eaux, mais son entretien dépasse les possibilités financières. Il est clair que le rail au Togo est condamné à plus ou moins brève échéance et nous aurons l'occasion de voir quelles sont les prévisions du plan à ce sujet.

B - LE WHARF

Avant la construction du port, il faisait partie du C.F.T. dont il contribuait d'ailleurs à combler les déficits, car c'est le seul accès à la mer possible jusqu'en 1967.

Affligé d'un défaut de construction, il réclamait de constantes réparations. Son trafic était cependant assez important. Il disposait de 9 grues qui ont été électrifiées et de 2 ponts transbordeurs (1 au milieu et un à l'extrémité du débarcadère) pour la libre manoeuvre des wagons. Notons aussi que l'exploitation minière de la C.T.M.B. dispose depuis sa création en 1961 de son propre wharf pour l'évacuation des phosphates.

L'étude du tableau comparatif du trafic du wharf de Lomé se révèle extrêmement intéressante.

D'une part elle met en évidence l'importance croissante des recettes mais si nous différencions en plus l'origine des marchandises embarquées et débarquées, nous voyons aussi clairement que si la France n'a jamais eu une place prépondérante dans le commerce extérieur, même avant 1958, par rapport aux autres pays, son rôle n'a fait que diminuer même au temps du gouvernement Grunitzky, souvent taxé d'être pro-français.

Années	Marchandises débarquées		Marchandises embarquées		Recettes
	françaises	autres	françaises	autres	
1956	27,7	35,5	35,5	12,3	106,4
1957	28,4	27,9	28,7 +	14,1 +	109,5
1958	21,8	41,8	34,2	8,9	132,1
1959	21,4	44,4	34,6	6,9	126,9
1960	28,8	57	38,7	15,6	175,8
1961	26,8	59,2	43	14,3	187,8
1962	25,4	81,1	32,1 +	14,1 +	216,2
1963	23,3	78,5	32,6	20,8	225,4
1964	25,9	83,3	31,5	33,6	251,9
1965	24,0	92,5	24,4	32,3	258,6
1966	20,5	119,1	19,7	40,2	275,7

Olympe

- Les tonnages sont exprimés en milliers de Tonnes
- Les recettes en millions de francs CFA.

On remarque aussi que les importations gonflent terriblement, 139,6 M de tonnes en 1966 pour 63,6 M en 1958, alors que les exportations sont loin de se développer autant : 43,1 M de tonnes en 1958 pour 59,9 millions en 1966. Il est bien évident que cela pose le problème de l'équilibre de la balance commerciale.

C - LE PORT

Cet ouvrage en eau profonde comprend une digue de 1 720 m en enrochements, une traverse de 300 m et enfin 720 m de quai avec une profondeur d'eau de 10 m environ.

Equipé de puissantes grues mobiles, le port de Lomé comporte une gare maritime et des magasins d'entrepôts.

C'est un port franc. En effet les marchandises destinées au Togo mais qui ne sortent pas de la zone portuaire ne payent pas de taxes.

Le trafic de passagers éprouve une régression importante par suite de l'irrégularité des paquebots et de la concurrence impitoyable des transports aériens.

Quant aux pétroliers, ils déchargent directement par pipe-line, à la cadence de 230 tonnes à l'heure, le carburant dans les dépôts d'hydrocarbures de la Société Togolaise d'Entreposage.

(voir annexe n° 9) - Les statistiques du trafic du port autonome de Lomé font ressortir encore une fois les deux remarques tirées des chiffres du trafic du wharf à savoir :

1°) que la France continue à ne pas avoir une place prépondérante dans le commerce extérieur.

2°) que les importations gonflent rapidement par rapport aux exportations.

D - LES ROUTES

Les routes du Togo se répartissent en 3 catégories définies par le Service des Travaux Publics. De 1958 à 1966, aucune nouvelle route ne sera ouverte, et aucune bitumée, encore que des travaux soient en cours sur le tronçon Anfoin - Tabligbo.

- Routes bitumées ouvertes toute l'année dites de 1ère catégorie : 206,1 km dont 50 pour la route côtière, 82 pour la route Blitta - gare - Sokodé, 23 pour le tronçon Anécho - Vogan, le reste représente les voies urbaines surtout celles de Lomé.

- Routes de 2nde catégorie ouvertes en principe toute l'année aux véhicules de moins de 6,5 T en charge : 1 068 km.

Elles représentent les liaisons entre les grandes villes, ce sont les anciennes routes dites "coloniales".

- Routes de 3ème catégorie : susceptibles d'être fermées une partie de l'année et inaccessibles aux véhicules de plus de 1,2 T en charge : 5 900 km.

L'essentiel du trafic se fait sur les deux axes perpendiculaires,

- Lomé - Dapango vers Ouagadougou
- Accra - Lomé - Cotonou vers Lagos.

à cause de leurs prolongements extra-Togolais. Mais, il ne faut pas sous-estimer pour autant quelques routes intérieures qui jouent un grand rôle dans l'économie interne du Togo ; telles sont les routes Lomé - Palimé et Palimé - Atakpamé.

1°. Le parc automobile

Son importance est assez difficile à apprécier car les véhicules se détériorent très rapidement et le système d'immatriculation n'ayant pas été revu, la quantité de voitures hors d'usage et retirées de la circulation est assez importante.

On peut cependant, malgré la difficulté de se procurer des chiffres exacts faire certaines remarques :

- Le nombre de voitures légères reste élevé par rapport à celui des camions et camionnettes, la proportion va même en augmentant avec un net bond en avant l'année de l'Indépendance et immédiatement après. Cette évolution continue dans le même sens encore aujourd'hui : cela s'explique par l'importance des fonctions administratives d'une part et par l'existence d'une classe aisée d'autre part non seulement européenne mais surtout africaine. Pour le chef traditionnel, le fonctionnaire même de la brousse, la voiture est le signe le plus sûr de consécration sociale.

- Le nombre très faible de voitures appartenant aux habitants des cercles du Nord.

	1968	1969	1970	10 mois 1970	10 mois 1971	Prévisions 1971
Nombre de navires	444	490	524	440	453	
dont Allemagne Fédérale	93	96	99	81	60	
Grande Bretagne	48	55	75	61	56	
France	81	86	77	63	79	
Japon	28	29	30	26	18	
URSS	24	27	30	24	39	
Tonnage marchandises (1)	252 581,5	314 992	332 385	289 460	299 918	380 000
dont importées	189 640,1	233 252,4	255 142,6	224 952	234 440	300 000
exportées	62 941,4	80 464,6	71 209,3	38 736	63 691	75 000
Transit thon		1 275	6 033			5 000
Passagers						
embarqués	"	553	127	122		"
débarqués	"	646	181	98		"
Transit	"	5 504 (2)	524	"		"

(1) A l'exclusion des phosphates.

(2) Réfugiés du Gnana.

SOURCE : Port autonome.

C'est le seul endroit où la proportion des véhicules administratifs est supérieure aux véhicules privés. Vu le faible pouvoir d'achat, c'est le vélo qui caractérise la réussite sociale.

- Lomé, naturellement en tant que capitale, mais aussi Atakpamé sont en quelque sorte les centres de fixation des véhicules. Pour Atakpamé, l'explication réside dans le fait que la ville est en quelque sorte tête de pont des communications vers Palimé, le Gnana par Badou, mais aussi vers la montagne cabraise d'où beaucoup de cultivateurs sont originaires et avec laquelle ils gardent de nombreux contacts.

- Les villes de Mango et Dapango ont paradoxalement une forte proportion de voitures de tourisme et un nombre infime de camions. Une fois de plus, cela concorde avec le fait que les marchandises à transporter sont rares.

- La forte proportion des véhicules non français. Pour les camions et camionnettes, les véhicules de marque anglaise ou américaine l'emportent à cause de la proximité du Gnana où les pièces de rechange ne manquent jamais (celles-ci occasionnent d'ailleurs un trafic clandestin important) et se trouvent à des prix défiant toute concurrence.

Pour les voitures de tourisme la préférence va aux marques allemandes et surtout à Mercedes depuis 1963 car les ministres de l'époque avaient tous décidé de s'en acheter une ! La mode est restée.

- La dernière remarque concerne les camions. La proportion des véhicules à essence était écrasante (1 pour cent) car le prix d'achat d'un diesel était trop élevé pour les transporteurs africains qui ont tendance à considérer les profits immédiats. De plus, ils se méfiaient de ces nouvelles mécaniques qu'on n'était pas sûr de pouvoir réparer en brousse. En 1966 par exemple, sur 113 nouveaux camions enregistrés, 27 seulement étaient à diesel, en effet au bout de 32 000 km, la différence de prix d'achat est amortie et l'utilisation revient alors moitié moins cher que pour les camions traditionnels.

2°. Le trafic routier

est très difficile à apprécier car jusqu'en 1966, aucune enquête approfondie sur le sujet n'avait été faite. Du temps de la colonisation des estimations étaient faites, mais par la suite les comptages routiers sont très épisodiques et très variables selon les régions. Ce n'est qu'en 1966 que des postes fixes de comptage seront installés. On peut cependant établir le tableau suivant :

	1958	1962	1966
Route côtière	470	1 000	1 982
Lomé - Atakpamé	80	100	91
Blitta - Sokodé	80	?	120
Sokodé - Mango	40	?	95
Mango - Dapango	20	?	23
Lomé - Palimé	?	60 à 80	88
Atakpamé - Palimé	?	30 à 180 selon la saison	175

Nombre moyen de véhicules/jour

Malgré les lacunes, on voit immédiatement l'intérêt sans cesse croissant de la route côtière où il faut tenir compte en 1964 de la réouverture de la frontière du Ghana, et la stagnation de la région des Savanes.

3°. La structure économique des transports routiers.

Mis à part les camions citernes, les autres véhicules ne sont pas spécialisés : les poids lourds aussi bien que les camionnettes sont chargés des produits les plus divers selon l'occasion qui se présente. Souvent ils transportent aussi des passagers et leurs bagages surtout sur les longs trajets. Les taxis ne circulent que sur des tronçons bien précis et surtout dans la zone Sud.

Il existe des circuits réguliers de voitures ou de "Dindon" (camionnettes aménagées pour le transport des voyageurs) au départ de Lomé vers Tsévié, Palimé, Anécho, Cotonou et Accra. De même au départ d'Anécho vers Anfoin, Vogan (rôle important du Marché) Tabligbo. Dans l'intérieur, les taxis ne fonctionnent régulièrement que de Blitta à Sokodé et de Palimé vers Sodo (route d'Atakpamé). Au Nord de Sokodé, ils disparaissent complètement.

On peut cependant voir une espèce de spécialisation dans l'utilisation que font certains transporteurs professionnels de leurs camions, selon la distance effectuée par le véhicule et le genre de transport. D'une façon générale, on peut distinguer :

- les transporteurs à longue distance s'occupant des transports de marchandises et de produits,
- les transporteurs locaux qui vivent essentiellement des transports mixtes.

Les transporteurs à longue distance résident le plus souvent à Lomé (quelques uns à Sokodé et à Atakpamé). Ce sont généralement eux qui se chargent des transports pour les maisons de commerce. Parmi eux se trouvent quelques Européens (Reynaldo, Barbier).

Les Africains possèdent un ou deux véhicules, jamais plus. L'achat d'un camion se fait rarement au comptant. Le plus souvent, l'acheteur verse 1/3 de la somme et paye le reste par traites en 18 ou 24 mois. S'il transporte des passagers ou s'il travaille pour une maison de commerce, il doit en plus s'assurer "tous risques". Le transporteur est rarement seul acheteur. Il s'est entendu auparavant avec ses frères ou ses cousins, ce qui rend très difficile la poursuite du responsable en cas d'accident grave ou de non paiement, et entraîne d'inextricables affaires de familles surtout en cas de décès. Pour pallier cet état de chose, il y a souvent association entre la maison de commerce et le transporteur (S.C.O.A ; C.F.A.O). Ces maisons font travailler de préférence les camions des marques qu'elles représentent et qu'elles ont vendus, ayant ainsi la certitude de récupérer leur argent en se payant elles-mêmes.

Mais, de plus en plus, les grandes firmes ont leurs propres camions (S.G.G.G.). En effet, les transporteurs ne tiennent aucune comptabilité et ne font aucune prévision même à moyenne échéance; l'argent qui rentre est considéré comme bénéfice et on en dispose, l'amortissement, les pièces de rechange, l'accident ne sont pas prévus et pour y faire face, on recourt à l'emprunt, ce qui fait, que finalement, le propriétaire n'est plus en mesure de payer ses traites, son camion est immobilisé souvent pour de longues périodes en attendant l'argent pour "l'imbricolable", pièce de rechange, et les engagements ne sont pas tenus. Dans ces conditions, les maisons de commerce non propriétaires de camions préfèrent faire appel à des transporteurs européens qu'elles paient plus cher mais dont la ponctualité est assurée.

Même utilisés dans les meilleures conditions, les camions se détériorent rapidement aussi le nombre de transporteurs a-t-il diminué car cette activité qui à première vue permettait de s'enrichir rapidement se révèle beaucoup moins rentable que prévu :

- le mauvais état des routes met un véhicule irrémédiablement hors d'usage après 100 000 km, c'est-à-dire avant l'amortissement complet.

- un camion fait des bénéfices la 1ère année, ne coûte rien la 2ème année, coûte à partir de la 3ème année.

Parfois, lorsque les cours du café et du cacao sont inférieurs au Ghana et que les producteurs anglophones cherchent à écouler leur production au Togo, ou lorsque les récoltes ont été exceptionnellement bonnes, le nombre de camionneurs augmente mais dès que les réparations commencent à partir de la 3ème année, le camion n'est plus rentable (un simple pneu 900 X 20 coûte 35 000 francs, 1 000 X 100 = 50 000 francs, une chambre à air : 2 000 francs).

Or, les itinéraires parallèles au train sont très peu rentables. Généralement quand on calcule les frais réels et qu'on les compare aux bénéfices, il s'ensuit souvent un déficit, ce qui ne permet pas de racheter une pièce de rechange même la moins chère pendant un certain temps, on fait donc des réparations de fortune à l'aide de fils de fer, de morceaux de bois ou même de ficelle.

Le camion n'est alors plus en règle et aux précédents frais vient s'ajouter ce que j'appellerai volontiers "la rançon du gendarme". En effet, depuis l'indépendance, tout au moins, mais sans doute déjà auparavant, les brigades mobiles de gendarmerie assurent la surveillance des routes. Mais le salaire des gendarmes n'est pas très élevé et les camions rarement en règle. Il est donc entendu qu'on "s'arrange", pas de procès verbal, en échange d'une gratification égale à la moitié ou au tiers de la contravention encourue. Cette pratique, qui n'a rien d'officiel, pour peu que ce soit jour de marché dans un village et qu'on rencontre plusieurs fois des gendarmes, revient très cher. Certains chauffeurs n'hésitent pas à voyager entre minuit et cinq heures du matin pour franchir "les points critiques" sans trop de dommages.

Heureusement, d'autres itinéraires sont plus rentables : c'est le cas pour la route au delà de Blitta ou du trajet Atakpamé - Badou (3 000 francs la tonne pour un parcours de 107 km).

Cependant, les bénéfices sont quand même insuffisants si l'on tient compte du fait que les tarifs ne peuvent pas augmenter alors que tout le reste augmente : essence, assurance, taxis, etc...

Pour résoudre ces problèmes, il s'est créé un syndicat des transporteurs. Son but est d'installer une limitation des patentes afin de diminuer la concurrence, de s'entraider entre eux, de trouver une entente sur les prix ou avec le C.F.T., enfin de garantir l'honnêteté des chauffeurs. Mais, jusqu'à présent, on ne peut affirmer qu'aucun de ces buts à part l'entente sur les prix ait été atteint.

Les transporteurs locaux.

ne sont en général pas des professionnels qui ne vivent que du transport de leurs marchandises. Ils se rencontrent surtout dans les villes de l'intérieur et ne sont transporteurs qu'accessoirement. Tel est le cas de commerçants Libanais ou Togolais, de chefs qui possèdent leur propre camion ou plutôt camionnette plus apte à circuler sur les routes de brousse. Les modalités d'utilisation de ces camions sont plus complexes et les itinéraires différents de ceux qui caractérisent les transporteurs à longue distance.

Il y a d'abord une certaine spécialisation qui consiste à "faire les marchés". Les transporteurs d'un cercle ne travaillent en principe que dans leur cercle en assurant la liaison du Chef lieu avec chaque village important le jour du marché.

Exemple au départ d'Atakpamé :

- lundi.....Atakpamé	- <i>Badou</i> Bouko et retour
- mardi..... "	- Gleï et "
- mercredi..... "	- Akparé et "
- jeudi..... "	- Anié et "
- vendredi..... "	- Pakpo et "
- samedi..... "	- marché à Atakpamé.

L'intérêt d'un tel système se dégage clairement : on transporte non seulement des marchandises mais aussi des passagers. Cette opération est assez lucrative car elle est dégagée de la concurrence du chemin de fer et on peut demander des prix assez élevés. Ceux-ci d'ailleurs ne sont pas calculés au km mais d'après l'état de la route comme le montre le tableau suivant :

DEPART	DESTINATION	Nbre de km	VOYAGEUR. EN 1960	VOYAGEUR. EN 1970
Atakpamé	Palimé	105	350 fr	350 fr
"	Sokodé	188	350 fr	500 fr
"	Lomé	167	350 fr	450 fr
"	Lama - Kara	268	550 fr	750 fr
"	Badou	107	350 fr	450 fr

Sur la ligne" de Palimé, il y a beaucoup de camions : les prix n'ont pas changé. Par contre, vers Lama-Kara, il y a de plus en plus de candidats voyageurs, de plus en plus lourdement chargés, l'augmentation est importante : 50 %.

Vers Lomé, l'augmentation des prix du C.F.T. justifie les 100 frs de plus, tandis que vers Badou, c'est l'état à peine carrossable de la route, d'ailleurs à sens unique (vers Badou le matin, retour l'après-midi) qui justifie l'augmentation. Lorsque les bagages sont trop importants : cas de revendeuses qui vont ou reviennent des marchés avec 50 à 100 kgs de produits, il y a un supplément à payer environ 100 frs/20 km et par sac.

Indépendamment des tarifs, certaines routes sont plus rentables que d'autres : Atakpamé - Badou par exemple car c'est par là que passent les commerçants ambulants et une grande partie de la contrebande vers le Ghana, Lama - Kara - Atakpamé - Palimé, emprunté par les migrants Cabrais et Lossos. Malgré tout, ces transporteurs ont aussi du mal à se maintenir car :

- le permis de transport en commun coûte très cher, de même que l'assurance qui est obligatoire dès qu'il y a transport de personnes, mais comme il y a presque toujours surcharge et mauvais état du véhicule, en cas d'accident grave, tous les frais ne sont pas couverts.

- la concurrence des camionneurs ghanéens qui ont le droit de circuler dans les circonscriptions contiguës à la frontière jusqu'à leur chef lieu et qui pratiquent des prix beaucoup plus bas compte tenu du moindre prix de l'essence et des pièces de rechange au Ghana, se fait durement sentir dans les zones frontières.

Quel que soit donc le type de transporteur que nous venons d'étudier, il est évident qu'ils ont beaucoup de difficultés à se maintenir en équilibre et encore plus de mal à assurer un amortissement rationnel de leur véhicule. Cela vient d'une part de la concurrence du rail là où il existe, d'autre part quand même des faibles disponibilités financières de la majorité de la population qui peut difficilement payer plus.

4°. Les courants aériens.

Ils ont une très faible importance. La piste de l'aéroport de Lomé ne sera accessible aux longs courriers qu'en 1967. A 90 %, ce sont les relations extérieures qui assurent l'activité aérienne. Le trafic extérieur concerne surtout les passagers, comme le montre le tableau ci-après :

	1960	1962	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971 + 10 mois
Nombre d'avions (arrivées) (départs)	397	272	707	1 725	2 050	1 820	1 849	1 471	1 763	1 821
Nombre de passagers										
Débarqués	3 245	2 933	6 241	6 867	6 305	7 150	9 424	11 861	12 370	
Embarqués	2 932	2 913	6 352	6 939	6 651	7 668	9 667	11 030	13 315	45 089
Transit	6 907	2 888	6 320	10 930	5 859	5 252	5 768	9 083	11 410	
Frets (tonnes)										
Débarqués	141,2	123,4	131,2	163,2	165,9	199,4	253,6	312,3	475,1	947,3
Embarqués	19,6	20,1	58,8	76,8	70,7	100,5	117,9	217,0	263,0	
Postes (tonnes)										
Arrivée et départ	42,5	59,7	58,3	67,1	82,6	97,5	87,5	122,9	118,2	134,3

SOURCE : Service statistique et BCIAC (+).

Le frêt est caractérisé par une grande inégalité entre le volume débarqué et le volume embarqué. Cette faible importance du trafic aérien s'explique aisément :

- par l'existence dans le passé du Wharf et aujourd'hui du port, qui permet un approvisionnement régulier par mer.

- par le prix élevé des transports aériens qui ne se justifient que pour des produits de luxe (vivres frais pour la consommation européenne) ou urgents (médicaments, pièces de rechange pour voiture). Le tonnage de retour est insignifiant. C'est le poste qu'à l'aller comme au retour, complète le trafic marchandise.

Il faut remarquer combien les chiffres montent brusquement en 1963. Cela traduit à quel point le régime Olympio était isolationniste, dès sa chute, les relations extérieures se multiplient.

Le trafic intérieur date de 1964 ; des pistes rudimentaires ont été aménagées à Sokodé, Lama-Kara, Mango et Dapango. Un "broussard" pouvant emmener 6 personnes fait le service deux fois par semaine (quand il n'est pas en panne et que la météo le permet). Il est rarement plein car les prix sont élevés : 12 000 frs, pour Dapango alors que le trajet Lomé - Abidjan n'est que de 18 000 frs. Le plus souvent, les voyageurs sont de grands malades à évacuer sur Lomé ou des fonctionnaires voyageant sur réquisition de l'administration, quelques européens rejoignant leur poste en brousse ou en "mission".

5°. La navigation fluviale.

dont il nous faut dire un mot pour terminer, est quasi inexistante, même pour les pirogues. Seul l'Oti serait navigable sur une partie de son cours mais, les régions qu'il traverse alors, sont pratiquement désertiques. Seule la lagune entre Porto - Ségouro et Agoué (Dahomey) connaît une certaine circulation le lundi, jour du marché d'Agoué, mais cela ne concerne que les quelques villages riverains.

Nous pouvons donc conclure cette étude des voies de communication et des moyens de transport au Togo en soulignant :

- l'insuffisance et l'inadaptation des chemins de fer aux exigences économiques actuelles, alors qu'au contraire les principaux axes routiers répondent assez bien aux besoins, toute réserve étant faite sur leur état. Les routes représenteront donc les principaux circuits commerciaux puisqu'il faut tenir pour nulle la navigation intérieure et les communications aériennes.

CHAPITRE V

STRUCTURE DES CIRCUITS COMMERCIAUX.

Avant d'aborder l'étude des différents courants de trafic, il semble nécessaire d'analyser leur structure, car la nature, le volume des produits qui circulent, où ils vont et d'où ils viennent, dépend le plus souvent de qui les fait circuler.

Cette analyse nous permettra aussi de souligner l'importance du commerce ambulant et des déplacements de main-d'œuvre.

Enfin, nous verrons toute la différence qui existe entre les circuits africains consacrés essentiellement au commerce de détail, et les circuits européens moins complexes mais portant sur de bien plus grosses quantités.

A - LES CIRCUITS AFRICAINS

Ils sont particulièrement importants dans le Sud, où les populations sont en contact depuis longtemps (XVIIe) avec les trafiquants européens et où certaines familles dites "brésiliennes" (Souza, d'Almeida, Santos, Da Silveira, Olympio) issues d'un Portuguais ou d'un Noir rappatrié du Brésil ont bâti leur fortune et tiré leur autorité des rapports commerciaux qu'elles entretenaient avec les Européens.

L'habitude d'une économie monétaire est donc ancienne et comme de plus, les surplus sont importants, les circuits commerciaux y sont actifs et nombreux.

Une chose est à souligner immédiatement, en effet, elle est assez originale : le commerce africain au Togo, a la particularité d'être entre les mains des femmes : les Revendeuses, dont certaines possèdent de véritables fortunes et en arrivent à jouer un rôle politique et social qu'aucun homme ne peut espérer.

A ce propos, il n'est besoin que de rappeler deux choses : la seule insurrection qu'ait connu le Sud au temps du mandat français est "la journée des pierres" en 1933 à Lomé. C'était une manifestation de femmes. Celles-ci pour protester contre l'augmentation de la taxe sur les marchés s'étaient munies de provision de pierres, ce qui représente déjà un assez joli tour de force dans cette ville bâtie sur le sable, et avaient entrepris systématiquement de casser tout ce qui pouvait être bâtiments administratifs : le Wharf et les entrepôts de la douane furent pris d'assaut et pillés. L'administration tenue en échec dut renoncer à l'impopularité de la mesure.

D'autre part, les femmes furent le plus solide soutien de Sylvanus Olympio ; ce sont elles qui financèrent sa propagande et les nombreux voyages qu'il fit à New-York pour porter des pétitions à l'O. N. U.

Il est donc indispensable de faire aux femmes une place importante dans cette étude.

1°. Les revendeuses.

S'il est facile de voir que leur rôle est important, il est infiniment plus difficile de l'apprécier car elles échappent à tout contrôle fiscal, ce qui n'est pas sans inconvénient grave, car l'Etat se trouve ainsi privé d'une source importante de revenus. On peut cependant essayer d'analyser leur système d'achat et de vente et essayer d'en tirer certaines conclusions.

D'une façon générale, on peut résumer leur activité ainsi : vendre sur les marchés ce qu'elles ont acheté en gros dans les maisons de commerce. Mais, dans le détail, cette opération n'est pas si simple et on peut la caractériser de deux façons :

- En premier lieu, par l'existence d'un nombre impressionnant d'intermédiaires entre l'achat au magasin et le consommateur, entre la revendeuse de Lomé et la petite revendeuse de marché. Les grosses revendeuses sont installées à titre plus ou moins permanent à Lomé, mais il arrive qu'elles aient une résidence secondaire dans une ville de l'intérieur ou chose encore possible à Accra ou Lagos.

Elles font leurs achats généralement à crédit et en quantité énorme dans une maison de commerce où d'ailleurs chacune en particulier est bien connue : en 1964, le directeur de la "Hollando Afrique" affirmait à ma femme et moi avoir dans sa clientèle deux ou trois femmes à qui il aurait facilement consenti un crédit pouvant aller jusqu'à 50 millions de francs CFA, car elles achetaient tous les mois pour une dizaine de millions de marchandises. Bien sûr, d'aussi gros chiffres d'affaires sont assez rares et ils ont tendance à le devenir de plus en plus, car la concurrence se fait plus active et surtout les villageoises deviennent moins craintives et moins naïves. De plus en plus de filles de l'intérieur sont allées à l'école et un voyage à la capitale ne les effraient plus, pas plus qu'entrer dans le "magasin des Blancs". Pourtant certaines maisons comme la CICA ou la U.A.C font encore 70 % de leurs affaires avec les femmes.

Ces revendeuses principales sont donc spécialisées dans l'achat en gros et ont un sens aigu du commerce : elles surveillent l'arrivée des bateaux même à Cotonou ou Accra. Souvent, elles achètent la marchandise avant qu'elle ne soit débarquée pour l'avoir moins chère (avant que la maison de commerce ne reçoive trop de demandes). Elle savent apprécier avec une intuition rare ce qui plaira où et quand. Elle sont au courant de toutes les fêtes ou cérémonies traditionnelles et savent exactement quelle quantité peut être lancée sur le marché et le moment où les stocks seront épuisés. La pratique du stockage est courante en ce qui concerne les cigarettes, les conserves (margarine salée, sardines, corned beef, concentré de tomate) le sucre ou les produits pharmaceutiques (presque tous introduits en fraude du Ghana où ils sont très bon marché) mais ne joue pas pour les tissus de pagne car la mode joue un grand rôle et on se lasse vite d'un dessin donné.

Les revendeuses principales ont sous leurs ordres tout un réseau de sous-revendeuses qui transforment l'achat en gros, en commerce de détail. Au dernier stade, celui de la petite vendeuse de marché, la vente se fait par quantité infime : 10 allumettes = 2 frs ; 10 morceaux de sucre = 5 frs (il y en a 300 dans un kilog qui revient à 40). Ce fractionnement est fonction du faible pouvoir d'achat des masses rurales.

Il est bien normal que les sous-revendeuses surtout celles qui sont proches de la revendeuse principale cherchent à s'établir elles aussi à leur compte. Pour éviter que la concurrence ne "gâche le métier" les femmes qui ont particulièrement réussi s'entourent de mystères et de pratiques relevant plus ou moins de la sorcellerie, auxquelles leur entourage croit formellement, dans une crainte mêlée d'effroi. Une revendeuse dont nous taisons le nom est réputée avoir sacrifié la fillette d'une co-épouse pour lui voler son esprit qu'elle a asservi et qu'elle tient enfermé dans une armoire où beaucoup de gens assurent l'avoir entendu parler.

Bien sûr, ce genre de "secret de la réussite" n'est pas sans danger et tout le monde ne peut pas s'y risquer ~~et risquer~~. Beaucoup de candidates sont mortes victimes de leur propre magie.

- La deuxième caractéristique est la grande spécialisation. Chaque revendeuse en effet a un véritable monopole et ne s'occupe que d'un seul produit. L'ensemble des revendeuses se limitent au commerce des tissus, des cigarettes, des émaillés, de la bimbeloterie, parfumerie, produits pharmaceutiques, produits vivriers, conserve, sucre et du poisson.

Le commerce du tissu est le plus recherché, car c'est lui qui permet les plus gros bénéfices. Certaines femmes se réservent l'exclusivité d'un certain dessin et peuvent acheter 700 pièces (environ 1 million 500 000 francs CFA) à la fois. Au temps de la fermeture de la frontière du Ghana, où les tissus sont plus variés et moins chers, de véritables réseaux de contrebande fonctionnaient avec passage de la frontière en des points secrets et souvent aussi accord monnayé de certains douaniers. La contrebande se faisait aussi par mer, des pirogues partaient au crépuscule afin de passer la frontière la nuit, les Ghanéens ayant des vedettes-garde-côte, et revenaient généralement avant le jour. Ce genre de trafic continua après la réouverture mais dans l'autre sens pour le sucre (non taxé au Togo) et les cigarettes.

En 1957, les revendeuses ont constitué un syndicat pour la défense de leurs intérêts. Sous le gouvernement Olympio, cette association était si puissante qu'elle persuada l'autorité en 1962 d'imposer à tous les enfants des écoles publiques et privées, même secondaires, le port d'un uniforme en tissu kaki.

On se représente aisément la dépense qu'une telle mesure imposait aux parents et les énormes chiffres d'affaires que cela permit de réaliser.

Ce type de commerce est donc très répandu et on estimait à 20 à 25 % en 1958 la part des importations des maisons de commerce, donc officielle, qui passe par le circuit des femmes, auxquelles il faut bien sûr ajouter les importations frauduleuses. Aussi, peut-on se demander quelles sont les conséquences d'une telle organisation sur les consommateurs.

A ce sujet, la comparaison des prix sur les marchés et dans les boutiques de l'intérieur du pays est particulièrement intéressante, voir surprenante. Ainsi, en de nombreux endroits pour des produits variables, les prix pratiqués au marché ne sont pas supérieurs à ceux des maisons de commerce : cas du sucre à Anécho, Atakpamé et Sokodé (150 francs le Kg). Parfois même, certains produits sont moins chers que dans les magasins de la Capitale :

- les tissus à Tsévié
- les émaillés et les lampes-tempête à Atakpamé
- l'aspirine et les antibiotiques partout, même à Lomé
- la parfumerie
- le savon de toilette
- la quincaillerie.

Dans les deux premiers cas, il s'agit de produits ghanéens parfois importés ouvertement mais fabriqués sur place. (usine unilever à Accra et Tema). La disparité entre le cours officiel de la monnaie ghanéenne : 1 livre = 700 francs et le cours parallèle : 1 livre = 300 francs, permet des prix très bas même en acquittant des droits de douane. Pourtant à moins de se faire sur une très grande échelle, ce genre de commerce n'est pas aussi rentable qu'il paraît, surtout en ce qui concerne les sous-revendeuses qui doivent souvent se contenter d'un bénéfice infime : 25 francs sur une pièce de pagne. Dans le Nord ou sur les tous petits marchés, les bénéfices sont un peu plus importants car la vente s'effectue comme nous l'avons vu, par très petites quantités. Nous allons prendre deux exemples :

1°) un kilo de sucre vaut 150 francs (prix de 1973) en gros à la C.F.A.O.

Une revendeuse de Djankassé (village au Nord de la lagune, à 12 km à l'Ouest d'Anécho, 500 habitants) en achète 5 kgs à 150 francs à sa vendeuse de Lomé, donc dépense 750 francs auxquels il faut ajouter 100 francs de train (aller-retour) et 30 francs de pirogue pour traverser la lagune. Cela fait 880 francs. Le kg lui revient donc à 176 francs. Mais, elle va le revendre 10 morceaux par 10 morceaux à 50 francs le lot. Ce qui lui fait $50 \times 30 = 1\ 500$ francs pour un kilog de sucre. Le bénéfice est appréciable, même si on doit déduire une certaine perte due aux fourmis ou à l'humidité.

2°) On obtient un résultat semblable avec les sardines qui se vendent à la pièce dans les villages du Nord. 1 boîte (6 sardines) = 50 francs à Lomé, 75 francs à Sokodé. Une sardine se vendant à 15 francs, le bénéfice est donc de 40 francs par boîte.

Evidemment, en valeur absolue, les résultats sont appréciables, mais en réalité, il faut toute une journée de marché pour vendre une boîte de sardines et une semaine pour écouler un kilog de sucre. Le profit est alors beaucoup moins apparent. Cependant, aussi curieux que cela puisse paraître, exception faite des revendeuses grossistes et de quelques sous-revendeuses importantes, le commerce ne s'effectue pas pour les bénéfices qu'il permet, mais pour l'indépendance qu'il procure. Sur le plan coutumier, cette notion est capitale. La société étant polygamique, les femmes qui exercent une activité s'assurent non seulement une indépendance matérielle, "elles ont de l'argent en poche" même si ce n'est que quelques dizaines de francs, elles ne doivent pas tout à l'homme, elles peuvent faire des cadeaux à leurs familles, acheter quelques babioles pour leurs enfants ; mais surtout une grande liberté de mouvement et d'action et aussi une indépendance psychologique certaine. Aucun mari ne s'oppose aux déplacements de ses épouses "pour affaires", à condition que leur fidélité ne puisse être mise en doute et que l'entretien de ses vêtements soit assuré. Pour l'homme, c'est une occasion d'éviter les querelles domestiques entre femmes et c'est aussi l'assurance qu'en cas de difficultés : maladie, cérémonies animistes, funérailles, il pourra compter sur l'aide des femmes.

Ainsi s'explique l'engouement des femmes pour cette activité même peu rémunératrice. En brousse, les échanges portent surtout sur les produits vivriers, les condiments et quelques légumes. Les femmes portent à pied leurs paniers de leur village au lieu du marché, distant parfois de 15 à 20 km,

mais l'argent qu'elles en retirent leur revient entièrement et elles ont eu une journée entière de liberté et de papotages ! Seules les revendeuses importantes peuvent parcourir de longues distances en train, ou en camion, selon le circuit emprunté et la marchandise transportée : ainsi les vendeuses de sucre préfèrent le train car en camion, du fait du mauvais état des routes, les paquets sont si secoués que les morceaux se cassent et qu'il devient difficile d'en assurer la revente traditionnelle par tas de 5 à 10 morceaux.

Il est bien évident que ce commerce "africain" présente une grande importance aussi pour les transports. Rien que pour le C.F.T. les 2/3 des recettes sont assurées par le transport de voyageurs "mixtes" c'est-à-dire de commerçantes. Pour l'Etat togolais, les avantages se résument à la perception des droits de douane et des taxes d'encombrement sur les marchés. Les revendeuses même les plus importantes officiellement ne tiennent aucun commerce, ne payent donc aucune patente, et aucun impôt sur le revenu puisqu'elles ne tiennent aucune comptabilité officielle et ne font donc aucune déclaration. Leur seule contribution se résume à la taxe civique payable par tout individu de plus de quatorze ans (1 500 francs par an). De nombreuses protestations se sont élevées, mais jusqu'à présent, aucune tentative de contrôle n'a réussi, ces femmes sont trop puissantes et toutes sont apparentées de près ou de loin aux membres du gouvernement et aux fonctionnaires "qu'elles soutiennent" au sens strict du terme, de leurs deniers.

2°) Les commerçants ambulants.

Si les revendeuses sont très nombreuses dans le Sud, leur nombre diminue vers le Nord où elles sont remplacées par un nombre croissant de marchands ambulants étrangers. Ceux-ci sont représentés par des femmes Nagos (terme local, légèrement péjoratif pour désigner les Yorubas) originaires du Nigéria et des hommes Haoussas venant du Niger. Tous sont de religion musulmane.

Ils se distinguent des revendeuses de deux façons :

- par le caractère nomade de leurs déplacements qui consistent toujours en de longs parcours sans but de vente fixe, et sans tenir compte des frontières. Ils se promènent entre le Nigéria et le Ghana par le Dahomey et le Togo.

- par le caractère particulier de leur commerce qui consiste en un simili-troc. Au départ du Nigéria, ils se chargent de produits locaux : bois, cuivre, couverture, ou acceptent de conduire un petit troupeau et vont ainsi jusqu'au Ghana où ils essaient de vendre ou de troquer ce qu'ils apportent contre des marchandises d'importation : tissus et quincaillerie à bon marché. Puis les commerçants ambulants rentrent chez eux, en essayant de vendre leur marchandise au cours de leurs étapes rarement choisies d'avance : s'arrêtant parfois en un lieu qu'ils jugent favorable. Ils n'y restent jamais longtemps. Seuls quelques uns rentrent directement chez eux : ce sont les Haoussas chargés de noix de cola qui retournent au Niger, ou ce sont des musulmans qui, établis comme commerçants dans le Nord-Togo font rapidement l'aller jusqu'à Accra puis le retour, vendant à l'occasion en cours de route. De Mango à Dapango, ils effectuent ce voyage environ tous les deux - trois mois. Ce commerce souvent clandestin est difficilement contrôlable quant à la valeur et au volume des marchandises acheminées.

Naturellement, pour toutes ces relations qui s'effectuent d'Ouest en Est, le seul moyen de transport utilisé est le camion puisqu'il n'existe aucune ligne de chemin de fer dans cette direction. Mais les colporteurs se déplacent aussi à pied, surtout dans le sens de l'aller, c'est-à-dire dans la direction du Ghana, parce qu'ils ne possèdent pas alors le montant nécessaire à payer leurs frais de voyage jusqu'à Accra, au retour ils utilisent des camions.

Les Haoussas spécialisés dans le trafic de la noix de cola, empruntent de façon générale la route côtière d'Accra à Cotonou, avant de prendre la direction du Nord.

Les commerçants musulmans installés dans le Nord-Togo prennent des camions à l'aller comme au retour ; il faut compter 4 à 5 jours dans chaque sens. En général, leur commerce porte sur les tissus, les lampes-tempête et un peu de quincaillerie courante et à bon marché. Au retour, ils s'arrêtent au hasard des marchés rencontrés. S'ils doivent payer la douane, leurs bénéfices sont faibles (200 francs par pièce de tissus au lieu de 400) aussi essayent-ils toujours de frauder. Ils jouent dans le Nord, le rôle des revendeuses dans le Sud.

La vente de certains produits est cependant l'apanage des femmes. Ce sont des Yorubas d'origine nigérienne. Elles ont localement la réputation qu'on fait aux juifs en Europe et leur appellation togolaise de "Nago" ou "Anago" est péjorative. Elles sont spécialisées dans la bimbeloterie, un peu de parfumerie et quelques médicaments : aspirine et les inévitables antibiotiques dont la faveur auprès des gens un tant soit peu instruits est énorme, ils sont d'ailleurs utilisés n'importe comment.

La spécialisation de la vente des produits vivriers revient par contre aux femmes togolaises. Il s'agit pour elles d'aller vendre au Ghana tous les excédents possibles car la monoculture du cacao dans le Sud a supprimé la culture des produits vivriers qui de ce fait sont rares et plus chers qu'au Togo. Elles rapportent en échange les indispensables produits manufacturés de marque britannique (cuvettes, savon, plastiques) qu'elles écouleront facilement sur les grands marchés du Nord.

D'une façon générale, ces allées et venues sont importantes par la longueur moyenne des déplacements effectués (Mango, Accra : 650 km) mais la fréquence des déplacements est beaucoup moins grande que pour les revendeuses du Sud qui sont souvent sur les routes.

3°) Les migrants.

Ils jouent eux aussi un rôle dans la distribution des produits. Au contraire des deux catégories précédentes, ils ne sont pas commerçants.

Il s'agit le plus souvent de migration saisonnière de travailleurs, surtout Cabrais, allant travailler au Ghana dans les plantations de café et surtout de cacao. Selon le nombre de mois passés à l'étranger, ils économisent le maximum de leur salaire (de six à sept livres par mois). Mais compte-tenu du change défavorable, ils ne ramènent pas d'argent au Togo mais des marchandises : émaillés, planches, tôles, tissus et l'équivalent en argent de leurs impôts. Ces marchandises font rarement l'objet d'un commerce, cependant ce type de circuit pose un problème économique particulier. Pour le Togo, le manque à gagner est double :

- d'une part, les marchandises ramenées du Ghana ne sont pas achetées au commerce togolais.

- d'autre part, les économies en livres, une fois introduites au Togo sont converties sur place en C.F.A. et constituent autant de devises pour servir à de nouvelles importations.

Il en résulte une modification des courants de trafic, aux dépens du courant Nord-Sud proprement togolais, et au profit des relations Ouest-Est, entre le Togo et le Ghana.

Ces importantes migrations de main-d'oeuvre représentent un trafic considérable. De même que les commerçants ambulants, ces hommes se déplacent surtout en camion du fait de leurs longs trajets. Partant du Nord-Togo, ils gagnent le Ghana par l'axe Lama-Kara-Atakpamé en passant la frontière à Badou ou à Palimé. Cependant, 10 % environ font le voyage à pied dans le sens de l'aller. Au retour, certains font le trajet sur la bicyclette achetée au Ghana avec leurs économies. Mais, le camion reste le moyen le plus employé.

En conclusion, les trois types de circuits africains démontrent la très grande importance du commerce de détail. La spécialisation est encore plus poussée puisqu'à chaque type de circuit correspond un système commercial bien particulier. Pourtant, ces systèmes ont un défaut grave, la non-rentabilité. A une grande dépense d'énergie qu'il faudrait pouvoir employer autrement pour échapper au cycle infernal du sous-développement, correspondent de trop faibles gains.

Jusqu'à présent, les autorités ne semblent pas s'être préoccupées du problème qu'il sera d'ailleurs très difficile de résoudre à cause de ses prolongements sociaux et coutumiers.

B - LES CIRCUITS EUROPEENS.

1°) Le rôle des maisons de commerce :

A l'exception d'une société (S.O.A.E.M.) spécialisée dans l'exportation, la quasi totalité des exportations du Togo, phosphates (exploités depuis 1961) exclus, transitent par les maisons d'Import - Export. D'autre part, près des deux tiers des importations en valeur, transitent par ces sociétés. Le reste est importé par des importateurs et maisons de commerce spécialisés dans la vente d'une catégorie de produits :

quelques organismes UNELCO (Union Electrique du Togo) et CTMB (pour les produits pétroliers) effectuent des achats directs, mais ceux-ci demeurent strictement limités. On conçoit dans ces conditions le rôle de ces sociétés dans la vie économique du Togo : elles sont nombreuses (une vingtaine) mais dominées par un petit nombre d'entre elles qui effectuent la quasi-totalité du chiffre d'affaires (95 %).

La plus importante est la U.A.C. (United Africa Company) rattachée au groupe UNILEVER dont le chiffre d'affaires dépasse 3 000 millions de francs CFA. Ensuite viennent dans l'ordre :

- la S.G.G.G..... 1 500 millions
- la C.F.A.O..... 1 400 "
- la S.C.O.A..... 700 "
- la John Holt..... 600 "
- l'UNICOMER.
- La Société Commerciale Industrielle Coloniale Africaine
- la D.T.G. (Deutsch Togo Gesellschaft)

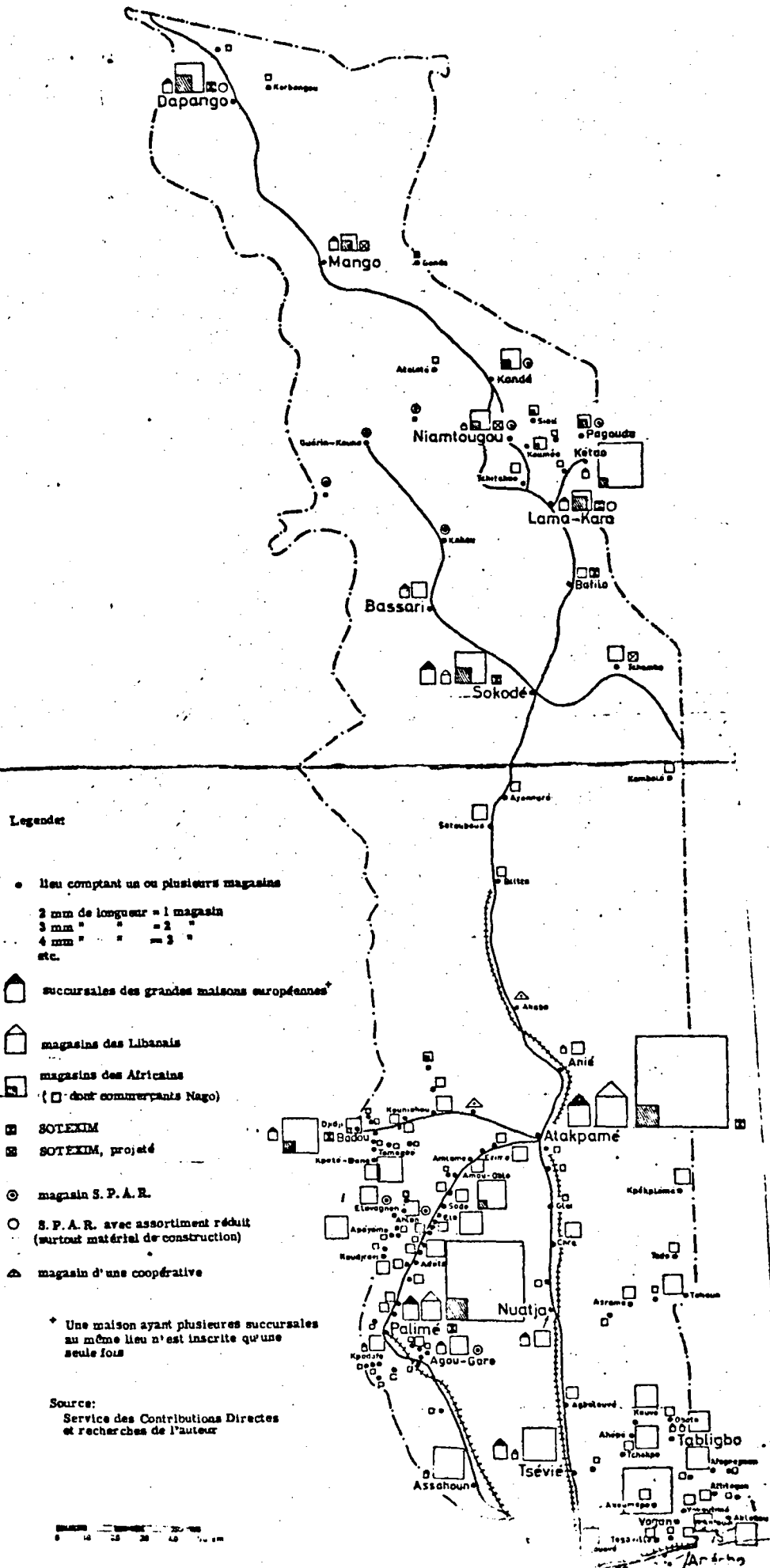
La C.I.C.A. (société commerciale industrielle et agricole) est la seule société qui se soit spécialisée dans l'exportation des produits agricoles. Les autres sociétés spécialisées sont les sociétés pétrolières, les concessionnaires des grandes marques automobiles, des librairies et une pharmacie en gros : Laborex (il faut noter ici que l'institution d'une pharmacie d'Etat lui a enlevé une grande partie de son importance).

Par opposition aux circuits africains, les transports effectués par les maisons de commerce européennes se caractérisent par le fait qu'ils se font à l'intérieur du territoire, en grosse quantités et sous deux formes : importation - exportation.

Quand on regarde la carte de l'implantation des maisons de commerce dans le pays, on constate une prédominance des centres commerciaux dans le Sud, contrastant avec le faible nombre de comptoirs dans le Nord.

La multitude des magasins établis dans le Sud s'explique aisément, comme nous l'avons déjà vu, par l'existence dans cette région d'une population dense, relativement riche, ayant le goût des produits d'importation,

LES MAGASINS AU TOGO (Lomé exclu)^{N°11} pour la distribution des produits importés - situation 2ème semestre 1964 -



par l'abondance des cultures d'exportation et enfin par la proximité de Lomé qui permet un ravitaillement aisé et une évacuation rapide des produits agricoles.

L'organisation du réseau de vente diffère aussi entre le Nord et le Sud :

- dans les régions du Sud, chaque comptoir important est approvisionné directement de Lomé et joue à son tour le rôle de redistributeur pour les boutiques de village.

- dans le Nord, le système change à partir de Sokodé. Pour certaines maisons (S.G.G.G.) Sokodé joue pour les villes du Nord, le rôle de Lomé dans le Sud. Pour d'autres plus rares, des camions prennent en charge à Lomé ou à Blitta (à la descente du train) les marchandises destinées aux différents comptoirs du Nord et en font systématiquement la tournée.

Quel que soit le système utilisé, le Nord est désavantagé : les délais de transport sont longs et irréguliers, les marchandises arrivent souvent avariées (pomme de terre) ou en quantité insuffisante, ou pas du tout si la demande au Sud a dépassé les prévisions. C'est ce qui explique au moins en partie le rôle important du Ghana dans les circuits du Nord. Il faut compter 75 % des importations réparties entre Lomé et les grands centres du Sud. Il ne reste que 25 % à répartir dans toute la partie au Nord d'Atakpamé.

Les maisons de commerce utilisent le rail ou la route en fonction de la qualité ou de la quantité des marchandises bien que celles-ci alimentent des circuits géographiquement semblables.

- dans le sens de la montée

Le C.F.T. transporte les pondéreux

- la chaux et le ciment
- le carburant encore que ce soit de moins en moins
- le sel (de moins en moins)
- les boissons trop fragiles pour supporter le trajet camion.

Cette préférence s'explique par le volume des produits qui sont acheminés par grosses quantités.

La diminution du volume de sel dans les transports effectués par rail s'explique par un transfert de ce commerce aux circuits africains.

- à la descente, seul le coton est entièrement évacué par train à cause de son grand volume pour un faible poids. Pour les autres produits, les régions productrices sont rarement tout à fait en bordure des voies, par conséquent, le C.F.T. ne joue qu'un rôle d'appoint. De plus en plus, les maisons de commerce utilisent leurs propres camions, par conséquent elles ont avantage à les faire marcher au maximum pour les amortir rapidement, elles évitent ainsi les frais de manutention.

2°) Les circuits d'achat.

Ce sont au fond les seuls qui aient été modifiés assez profondément au cours de la période qui suit l'Indépendance : la période coloniale était, il faut bien le reconnaître, bien mal organisée pour la défense des producteurs. Nous avons déjà vu que souvent le paysan avait le choix entre se faire voler par l'acheteur de produits ou exploiter par le boutiquier Libanais ou Syrien. Il lui restait une troisième alternative aussi peu avantageuse : porter ses produits directement au comptoir de la maison de commerce où il était alors la proie du gérant, 8 fois sur 10 indélicat, à peine moins que l'acheteur de produits. C'est pourquoi en 1954, fut créée une caisse de stabilisation des prix pour le coton, en 1956, sa compétence fut étendue au cacao, en 1960, au café et à l'arachide. En 1964, fut créé l'O.P.A.T. (Office des Produits Agricoles du Togo) qui est un office de commercialisation achetant directement aux paysans pour le compte du gouvernement, il regroupe toutes les caisses de stabilisation. L'intérêt de cet organisme est important.

Les caisses de stabilisation des prix devenues O.P.A.T établissent un prix fixe pour toute la campagne d'après le prix à Paris, et le diffuse largement (radio, journaux, affichage dans les circonscriptions). Si le cours mondial est inférieur à ce prix plancher, la caisse paye la différence. Si, au contraire le cours mondial est plus haut, les exportateurs doivent verser 80 % du surplus à la caisse. Bien entendu, les conséquences ne peuvent qu'être heureuses : le producteur se sent en sécurité et encouragé, la spéculation des intermédiaires devient difficile, voir impossible car les paysans ayant compris l'avantage du système se renseignent avant de vendre à qui que ce soit.

Cependant, si on y regarde de près, le système n'a pas que des avantages. En effet, le Ghana possède aussi un office "le cocoa marketing board" dont les prix sont différents de ceux du Togo, ils ne varient pas d'une campagne à l'autre. Aussi, lorsque les cours fixés au Togo sont largement supérieurs, une partie de la production ghanéenne franchit la frontière, dans le cas inverse ou lorsque les cours sont voisins, les Togolais vendent au Ghana, compte tenu d'une plus grande facilité de communication et des achats qu'on pourra faire en monnaie "anglaise". Pour le Togo, cela se traduit par d'inexplicables écarts dans la production et aussi par un manque à gagner : lorsque les cours sont hauts, la Caisse de stabilisation débourse, lorsque les cours sont plus bas que le cours mondial, elle n'encaisse pas autant qu'elle devrait.

Mais, si les cours mondiaux influent grandement sur les courants d'évacuation du café et du cacao, les voies de communication, elles, n'ont pas moins d'importance pour deux raisons :

- comme moyen d'information, c'est-à-dire comme possibilité pour le producteur d'aller à la circonscription s'enquérir du prix de vente fixé.

- comme moyen d'évacuation, les villages demandent tous à être reliés aux grands axes routiers par des pistes carrossables, même s'ils doivent faire l'effort de les construire eux-mêmes.

Il existe au Togo, encore aujourd'hui, des régions toutes proches de la frontière du Ghana, tellement isolées des grands axes, que les producteurs sont obligés d'évacuer leurs produits par charges individuelles de 30 kgs sur la tête. Il est évident que dans une telle situation, ils préfèrent l'écouler au Ghana où ils sont sûrs du prix, que de l'acheminer au marché togolais le plus proche, où ignorant si le cours les favorisera ou non, ils risquent d'y perdre.

Ceci se passe sur le plateau de DAYES, notamment à Illognon, Ykpa, Ahlon, centres très importants du café et du cacao, mais desservis par des pistes à peine praticables. J'en ai fait personnellement l'expérience. Ayant voulu profiter de mon séjour à Lomé pour faire une enquête sur le plateau de DAYES, je me suis trouvé, après une descente épouvantable de 6 km par erreur à Ykpa.

Ma voiture, une Dyane de 3 chevaux, n'a pu faire le chemin en sens inverse qu' en marche arrière poussée par 6 hommes ! On comprend alors que même les acheteurs de produits ne se risquent pas dans ces villages où d'ailleurs, outre l'Ewe, les gens ne parlent qu'Anglais.

Compte tenu de tous ces éléments, la commercialisation s'opère suivant toute une hiérarchie plus ou moins loin du chef lieu

- dans les centres importants se trouvent : le bureau de l'O.P.A.T, les comptoirs des maisons de commerce.

Chacun dispose d'un réseau d'acheteurs 10 à 20 par circonscription (appelées cercles jusqu'en 1960). Ce sont toujours des Africains. Ils prospectent la brousse, village par village, et achètent les produits qu'ils trouvent. Ensuite, de deux choses l'une :

- l'acheteur dispose de son propre camion et ramasse ses achats,
- ou bien il réunit dans le village le plus accessible un stock suffisant que le camion de son commanditaire viendra prendre.

Malgré l'O.P.A.T et la caisse de commercialisation, l'acheteur s'arrange toujours pour acheter en dehors des marchés, directement au producteur, ce qui lui permet sous couvert des frais de transport de payer 10 à 20 % moins cher que le cours.

- dans les villages, les acheteurs ont souvent un réseau de sous-acheteurs qu'il serait plus correct d'appeler rabatteurs qui s'arrangent eux aussi pour toucher leur commission.

3°) En ce qui concerne les maisons de commerce, le système financier de la traite est assez généralement celui-ci. Après avoir communiqué à un "traitant" éventuel le prix d'achat des produits et contre remise d'une garantie, en général des titres fonciers (mais 4 fois sur 10, il s'agit de faux) la maison avance une somme importante : 50 à 100 000 francs à l'acheteur. Celui-ci muni de sa carte d'acheteur et d'une patente va ramasser les produits. Au fur et à mesure que ceux-ci arrivent au comptoir, l'acheteur est crédité,

Mais, il arrive quelquefois qu'à peine en possession de son argent, le traitant disparaisse au Ghana. Le cas est moins fréquent qu'en Côte d'Ivoire assurément mais suffisamment pour que les maisons donnent la préférence aux gens qui leur ont acheté un camion à crédit par exemple. Elles peuvent ainsi les faire travailler et récupérer et l'argent du camion et l'avance.

D'autres maisons comme la S.G.G.G. d'Atakpamé ou C.I.C.A. de Palimé ont préféré réduire la quantité de leurs acheteurs. Elles n'en utilisent que 4 ou 5 étroitement surveillés. Ceux-ci travaillent sur de très grosses sommes et sont moins tentés de trafiquer, vu les bénéfices qu'ils réaliseront de toutes façons. Ce système a l'avantage aussi de pouvoir surveiller la qualité des produits avant qu'ils ne soient soumis au service du conditionnement. Cela diminue les pertes et se répercute favorablement sur le chiffre d'affaires de la société.

En conclusion, il faut souligner l'existence d'une certaine spécialisation dans les moyens de transports utilisés par les maisons de commerce européennes. Elles utilisent le rail pour les produits pondéreux ou très volumineux à cause de la grande capacité d'un wagon de chemin de fer et de la non obligation de trouver un frêt de retour. Cependant, l'usage du camion se répand de plus en plus grâce à sa plus grande souplesse et à sa meilleure adaptation aux exigences du commerce en brousse : ravitaillement fréquent en quantités modestes. Il faut à ce sujet citer l'exemple de la S.G.G.G., société qui limite son activité au Togo et qui pour cela sans doute consacre davantage d'attention aux problèmes togolais. Depuis 1957, en accord avec la Direction du C.F.T., elle stockait à Blitta tous les carburants à destination du Nord où elle se chargeait de les distribuer. Ce rôle un peu effacé par l'apparition en 1963 d'une société pétrolière italienne A.G.I.P. qui a créé des circuits de distribution par camion complètement indépendants des circuits existants. Depuis 1958, la S.G.G.G. assure aussi la poste entre Sokodé et les centres du Nord et enfin en accord avec le gouvernement, elle organise deux fois par semaine une liaison régulière entre les principales villes du Nord et la gare de Blitta : ce qui faisait dire à un Chef de circonscription de Kandé que au Nord de Sokodé, le Togo vivait non plus à l'heure G.M.T., mais à l'heure S.G.G.G. ce qui pour être une boutade n'en contient pas moins une part de vérité : la liaison ainsi effectuée est le seul lien régulier entre le Nord et le Sud.

CHAPITRE VI

LES ECHANGES INTER - REGIONAUX

Il existe différents types de circuits commerciaux au Togo. La forme allongée du pays et sa position entre deux voisins très actifs déterminent les directions des principaux courants de circulation.

On peut distinguer :

- un courant axial Nord - Sud
- un courant transversal Est - Ouest
- un courant diagonal Sud - Ouest - Nord - Est
- des courants locaux

Le courant de circulation régionale N — S et les courants locaux sont essentiellement togolais. Les deux autres forment le courant inter-territorial entre le Togo et le Ghana d'une part, le Dahomey d'autre part. Ils sont composés de migration de main-d'œuvre et de transport de marchandises ou produits. Ils se sont établis entre des régions à productions complémentaires et sans tenir compte des frontières à caractère artificiel.

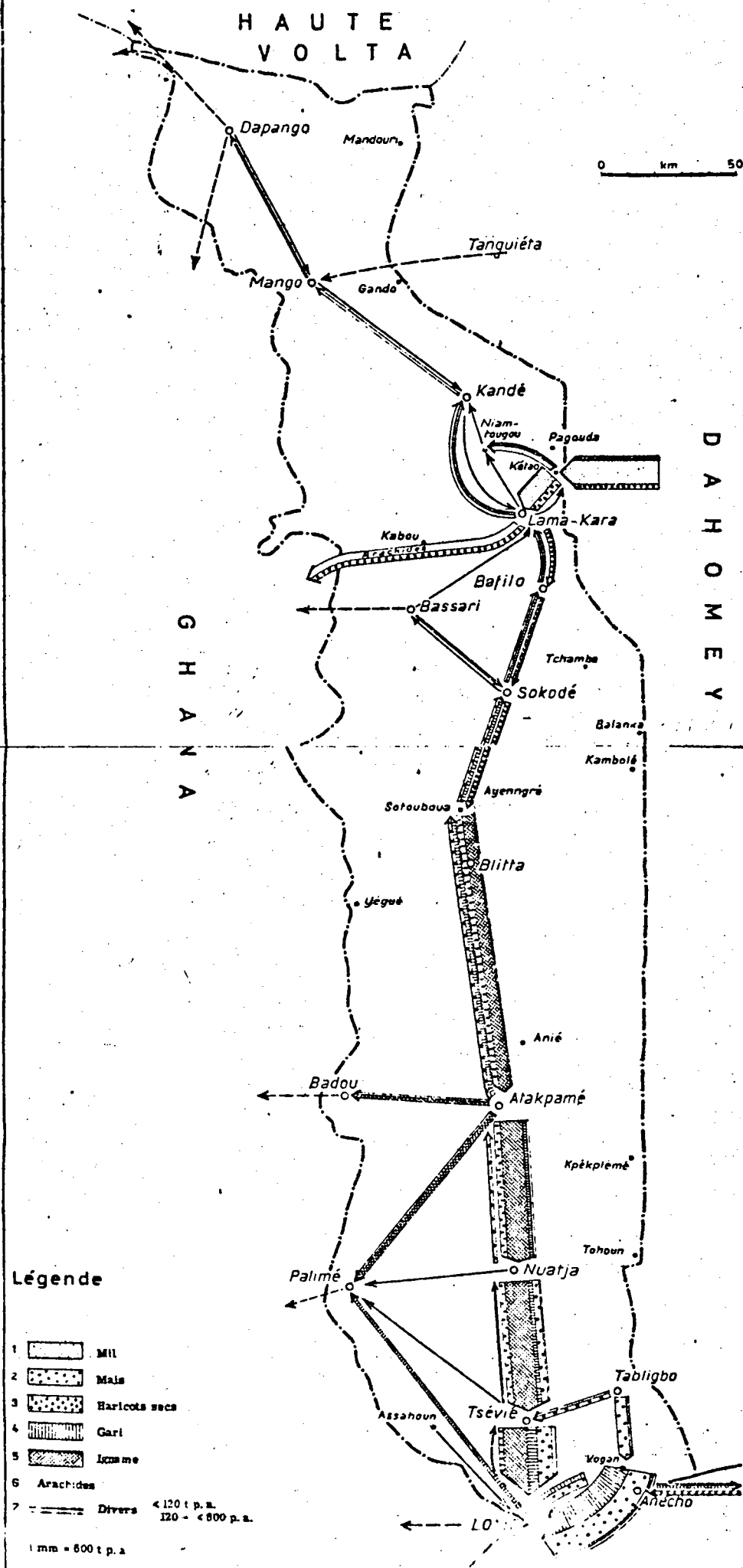
Leur importance varie en fonction de la nature des produits, et de leur destination. Des régions sont spécialisées dans certains échanges et parfois ce genre de commerce peut atteindre une importance vitale, lorsque les gains monétaires effectués de la sorte sont les seules sources de revenus en argent liquide. C'est le cas par exemple des migrations saisonnières des Cabrais vers le Ghana : les familles restées au pays comptent sur les économies rapatriées pour payer les impôts.

Un autre exemple est celui de la région de YEGUE (Atakpamé) où les habitants vivent de la chasse dont ils vont vendre le produit au Ghana.

Il faut souligner que les courants les plus importants sont ceux qui dépassent le cadre togolais, or ce sont les plus difficiles à saisir car ils sont entièrement aux mains des Africains.

TRANSPORTS INTERREGIONAUX DES PRODUITS AGRICOLES DU PAYS

N° 9



De plus, leur caractère souvent clandestin pose des problèmes économiques car ils défavorisent le commerce à l'intérieur du pays. Il est d'ailleurs intéressant de constater à ce propos que le commerce extérieur du Togo est déficitaire depuis 1956 tandis que le trafic clandestin est en recrudescence depuis la même année. Il est bien tentant de voir un rapport entre les deux !

A - LE COURANT AXIAL

C'est le courant principal existant à l'intérieur du Togo. Deux directions le caractérisent :

- le sens Sud - Nord, suivi par tous les produits importés par Lomé et destinés à l'approvisionnement de tout le pays,
- le sens Nord - Sud emprunté par les produits d'exportation évacués vers Lomé et les migrations de main-d'oeuvre.

Le courant axial a été créé de toute pièce parallèlement à la colonisation et dès l'installation des villes côtières. Il est donc essentiellement européen malgré les intermédiaires africains souvent nombreux (transporteurs - revendeuses) et dépend presque entièrement des maisons de commerce sauf pour quelques produits particuliers : bétail, poisson et plus récemment le sel.

1°) Le sens Sud - Nord.

A la montée, le trafic découle directement du volume des importations passant par le Wharf et aujourd'hui du Port de Lomé. Or, ces importations au cours des années, ont subi de façon générale des variations qui découlent de l'évolution de la situation économique au Togo. Ces observations peuvent se résumer de façon suivante :

- une place importante est tenue par les biens de consommation (2/3 par rapport au total des importations) dont certains produits prennent compte tenu de l'élévation du niveau de vie dans les villes, surtout, et de l'influence des Européens, de plus en plus d'importance.

- les produits manufacturés (voitures, cycles...) et les pondéreux (ciment, essence) sont aussi en augmentation constante surtout à partir de 1963, ce qui traduit d'une part le désir de prendre la place du Blanc qui est parti surtout dans ses signes extérieurs de supériorité (voitures, maison en dur à "étage") et aussi un légitime désir d'équiper le pays.

A ces importations connues, il convient d'ajouter les importations du Ghana : tissus pour pagne essentiellement. On a pu estimer à 70 millions de francs CFA la valeur des tissus importés du Ghana plus ou moins frauduleusement pour l'année 1958.

Bien sûr, le total des importations n'est pas redistribué dans le pays. Lomé dont la population est passée de 40 000 à 148 443 habitants (1958 à 1970) en 12 ans et où se concentrent quand même l'essentiel des revenus monétaires, en absorbe la plus grande part, de 60 à 70 % selon les produits. C'est un pourcentage énorme par rapport à Dakar qui ne consomme que 50 % de ses importations et Abidjan où le chiffre de 15 à 20 % représente le meilleur équilibre économique.

Au Togo, ce fort pourcentage est dû à un trop grand décalage de richesse entre les régions de l'intérieur et le Sud. Il y a véritablement un problème d'intégration du Nord dans l'économie générale du pays.

Si on ajoute aux 25 à 40 % de produits importés, les produits locaux : boissons gazeuses de la Solico, bières du Bénin, savonnettes et parfumeries de Bê, huile de la région des palmeraies, produits vivriers du cercle d'Anécho qui gagnent le Nord en période de soudure, on peut augmenter de 6 à 8 000 tonnes le volume des produits qui prennent la direction du Nord.

C'est au fur et à mesure des demandes que les marchandises entreposées à Lomé sont expédiées dans les centres de l'intérieur, le moyen de transport utilisé dépendant du produit et de la région à atteindre et aussi de la maison de commerce qui se charge de l'envoi.

Il est difficile de préciser le tonnage d'arrivée dans chaque centre, car en plus de ce qui est pris en charge par les maisons de commerce, il faut ajouter le produit de ce qui est pris en charge par les revendeuses et les Libanais qui font leurs achats en gros directement à Lomé.

Nous considérerons 3 grands axes de communication :

Lomé - Blitta - Dapango

" - Palimé

" - Anécho

et pour les marchandises suivantes :

* Le sel : marchandise pondéreuse par rapport à la quincaillerie ou aux tissus, utilise, vu sa faible valeur marchande le moyen de transport le moins onéreux. Jadis, les maisons de commerce en assuraient la redistribution, mais la création de Salines au Ghana leur a petit à petit fait perdre ce rôle qui est depuis 1964 complètement assuré par les circuits africains. On peut cependant faire les évaluations suivantes :

au départ de Lomé.....	1 800 tonnes
vers Anécho.....	314 tonnes
vers Palimé.....	280 tonnes
vers Blitta.....	1 200 tonnes

Mais, il faut déduire 140 tonnes pour Tsévié et 400 tonnes pour Atakpamé. Il ne reste donc que 660 tonnes soit 33 % pour les circonscriptions du Nord. D'ailleurs, une enquête récente établissait comme suit la consommation par an et par habitant : 3,4 kg dans les régions de traite, 1,2 kg dans les régions du Nord.

* Les marchandises diverses comprenant les conserves alimentaires, les tissus, la quincaillerie, les produits pharmaceutiques (autres que ceux du marché) les vivres frais (pommes de terre, quelques légumes) sont extrêmement difficiles à apprécier, trop d'intermédiaires ravitaillant l'intérieur par d'autres circuits. C'est le cas surtout pour les villes du Nord, Lama - Kara, Mango et Dapango, qui en raison de leur trop grand éloignement de Lomé et de la proximité de la frontière ghanéenne préfèrent s'approvisionner sur les marchés du Ghana pour les raisons que nous avons déjà soulignées.

* Les pondéreux sont comme nous l'avons déjà dit redistribués de préférence par chemin de fer. En effet, sur 5 000 tonnes de chaux et ciment au départ de Lomé, 4 850 partent par le train et se répartissent de la façon suivante :

Anécho.....	632 tonnes
Palimé.....	486 tonnes
Tsévié.....	88 tonnes
Atakpamé.....	667 tonnes
Nord.....	2 252 tonnes

Ces chiffres montrent pour la première fois une différence minime entre les importations des circonscriptions du Sud et celles des circonscriptions du Nord.

On peut expliquer cela de plusieurs façons :

- pour les circonscriptions voisines de la frontière du Ghana, il y a importation (70 tonnes) pour Palimé selon les statistiques du poste de douane, pour les mêmes raisons à savoir meilleures communications, prix moins élevés.

- pour les régions du Nord, le sous-équipement était flagrant et l'administration, même du gouvernement Olympio favorable au Sud, y a entrepris quelques indispensables constructions, auxquelles il faut ajouter celles entreprises par la mission catholique des Franciscains de Dapango (1 hôpital, plusieurs écoles, églises, etc...).

- enfin pour le pays Cabrais, dès 1963, le grand nombre de militaires originaires de cette région y fait littéralement "pousser" les constructions "en dur" pour des raisons de prestige facilement compréhensibles.

* Les carburants par contre ne sont transportés que pour 1/3 par rail et encore cette proportion va-t-elle en s'amenuisant. La concurrence de la route provient de ce qu'une maison spécialisée : la Togo - Africa, puis A.G.I.P. (à partir de 1963) est équipée en camions spéciaux et accepte de ravitailler chaque station dans la marque de son choix.

Le Chemin de fer ne garde que l'exclusivité du carburant destiné au stock de la S.G.G.G. à Blitta.

* Le commerce du poisson séché.

Il est entièrement aux mains des femmes. Il est caractérisé par la faible quantité transportée à la fois et par une structure particulière du trafic.

Pendant longtemps, ce commerce portait essentiellement sur le poisson d'eau douce. Les courants partaient de la région littorale : fleuves comme le Mono, le Sio, le Haho, et surtout de la lagune, mais celle-ci s'épuise et est de plus en plus comblée par des Hollandais à la demande du gouvernement, et finalement ses produits sont de moins en moins commercialisés, au profit du poisson de mer.

Ce sont les hommes qui pêchent et les femmes qui s'occupent du séchage ou du fumage (celui-ci d'ailleurs rudimentaire ne permet pas une conservation de plus de quelques jours). La consommation locale atteint environ 1/3 de la pêche totale. Les revendeuses vont écouler le reste sur les marchés importants du Sud. Elles ne montent jamais au delà d'Atakpamé, la commercialisation étant trop faible.

Par exemple, une revendeuse d'Anécho prend le "train marché" jusqu'à Palimé chargée de 3 ou 4 paniers remplis. Elle y reste environ une semaine, le temps d'écouler son stock. Sur chaque panier, elle opère un bénéfice de 2 à 400 francs. Ensuite, elle retourne chercher un nouvel approvisionnement.

Mais, les points de vente ne sont pas choisis au hasard. Il s'agit en effet de trouver :

- un marché assez éloigné de la côte pour réaliser un bénéfice maximum, déduction faite des frais de transport.
- un marché où les vendeuses peuvent trouver une marchandise avantageuse comme frêt de retour, et qu'elles vendent une fois rentrées chez elles.

C'est le cas pour les tissus, les objets de quincaillerie tels que les émaillés. Par conséquent, le marché de vente est généralement choisi près de la frontière ghanéenne, où de telles marchandises arrivées plus ou moins clandestinement, sont de coût peu élevé.

Un autre exemple typique : celui du poisson de Porto-Ségouro vendu à Kétao, marché important du Nord. Le circuit s'élabore de la manière suivante : les femmes de Porto-Ségouro préparent le poisson et le portent par le train jusqu'à Lomé, où déjà elles chargent une parente d'effectuer ce trajet, si elles sont exclusivement spécialisées dans le séchage et le fumage. A Lomé, soit à la descente du train, soit sur l'un des marchés, les femmes cotocolis (Sokodé) le leur rachètent en partie ou en totalité ! Ces femmes prennent à leur tour le train jusqu'à Blitta, le car de la S.G.G.G. ou un camion jusqu'à Sokodé. C'est sur le marché de cette ville que le poisson est mis en vente au détail. Des vendeuses de la région de Lama-Kara viennent ensuite l'acheter à Sokodé selon leurs moyens et le revendent par petits tas à Kétao : le consommateur paie le poisson au moins trois fois plus cher que sur la côte. Ces revendeuses ne retournent (par camion) se réapprovisionner à Sokodé que lorsque leurs paniers sont vides. Ces allées et venues sont très irrégulières.

Cet exemple montre la complexité d'un circuit commercial en apparence simple lorsqu'on en voit le tracé sur une carte. Il souligne l'importance de Lomé dans le Sud, de Sokodé dans le Nord, comme centres de distribution.

2°) Le sens Nord - Sud.

A la descente, deux courants de trafic se distinguent :

a - l'évacuation des produits d'exportation sur Lomé,

b - les migrations intérieures.

a) L'évacuation des produits.

D'une façon générale, les exportations de cacao, arachides, kapok sont en baisse. Par contre, celle de coton, ricin, café sont en hausse.

Cela s'explique par le fait que plusieurs maisons de Lomé ont abandonné peu à peu l'évacuation des produits dont elles s'occupaient. La U.A.C. a réduit ses exportations de moitié en valeur absolue entre 1956 et 1966. La traite en effet semble de moins en moins rentable pour certains produits de faible valeur marchande qui occasionnent de gros frais de déplacement : arachide, kapok, karité.

Ce sont surtout le café, la cacao, le coton et les palmistes qui intéressent les maisons de commerce, malgré les nombreuses pertes effectuées lors du ramassage ou de l'évacuation trop lente des produits.

* Le café et le cacao : comme nous l'avons déjà vu, et étant donné le système particulier de leur traite, fait qu'ils sont surtout évacués par la route malgré les prix forfaitaires du C.F.T. La proportion s'établit à peu près comme suit :

café - cacao	: rail - 25 %	- route - 75 %
palmistes	: rail - 50 %	- route - 50 %

* Les oléagineux : leur commercialisation est beaucoup moins complexe car ils nécessitent une évacuation beaucoup moins rapide que le café et le cacao et peuvent être stockés sans dommage pendant quelques semaines, en attendant que le C.F.T. ait des wagons libres. Le choix du rail ou de la route pour ces produits dépend essentiellement de la localisation de la région productrice.

Pour les arachides par exemple, Sokodé est le premier point de concentration, elles prennent ensuite la route jusqu'à Blitta puis le train dans la proportion d'un quart, le reste continue par camion, ce qui peut sembler paradoxal vu le mauvais état des routes au Sud de Blitta. Cela s'explique cependant par le fait que les arachides représentent le frêt de retour des camionneurs venus ravitailler le Nord et qui la majeure partie de l'année redescendent à vide. La portion qui descend par le train correspond à celle transportée par des camions spécialisés dans la liaison Sokodé - Blitta. Par contre dans la région Nuatja - Atakpamé, toute la production prend le train car la récolte a lieu en même temps que celle du café et du cacao et tous les camions y sont occupés.

Sur le volume total des arachides arrivant à Lomé, 10 % environ sont consommés sur place, le reste exporté.

Pour les palmistes et l'huile de palme, le problème de l'évacuation est légèrement différent car les régions productrices sont proches de Lomé (Tsévié, Anécho). Par conséquent, malgré les tarifs très bas du train, son utilisation ne se justifie plus réellement à cause des frais de manutention et de main-d'œuvre qui sont très élevés par rapport au total des frais, vue la faible distance. D'autre part, il faut un chargement de retour pour les transporteurs qui, venant de Lomé, approvisionnent les boutiques de brousse en produits importés.

A Tsévié, par exemple, un gérant de la Cie F.A.O. explique ainsi quelle influence la saison des palmistes a sur son commerce ; de décembre à mai, au plus fort de la saison, la boutique est approvisionnée par un camion qui vient de Lomé une fois par semaine et y retourne avec un chargement de palmistes. Pendant le reste de l'année, au contraire, le commerce étant plus difficile, le ravitaillement du magasin ne se fait plus qu'une fois par mois. Les allées et venues du camion ne suffisent plus pour l'évacuation des palmistes dont le surplus prend le train. On retrouve le même phénomène sur l'axe Atakpamé - Lomé et Anécho - Lomé.

* Le coton : toute l'évacuation du coton est commandée par deux faits particuliers :

- la production provient dans sa quasi-totalité de la circonscription d'Atakpamé, importante productrice par ailleurs de palmistes, de café et de cacao. Or, la récolte de tous ces produits se fait en même temps. Comme le café et le cacao sont considérés comme plus importants, tous les camions sont réquisitionnés pour eux.

- le transport de coton par train est de toute manière plus avantageux à cause du gros volume pour un faible poids.

Ces deux raisons expliquent que les maisons de commerce, après avoir assuré le ramassage en vrac (pour s'assurer de la qualité) par camions, portent le chargement à la gare la plus proche pour l'expédier à Lomé par train.

La route joue donc dans l'évacuation du coton un rôle insignifiant.

* Le kapok et le karité : posent les mêmes problèmes que les arachides. Les régions productrices étant très éloignées de Lomé (Bassari, Lama-Kara, Sokodé) les produits servent de frêt routier jusqu'à Blitta, mais la récolte s'effectuant en pleine saison des pluies (juillet - septembre) l'état des routes est vraiment trop mauvais pour qu'on utilise les camions.

* Les produits vivriers : produits principalement au Nord, tels que le mil, le riz, les haricots et plus au Sud l'igname, alimentent un certain trafic en direction du Sud.

Si, à l'aide de recoupements effectués à partir de nombreuses enquêtes, on peut reconstituer leurs circuits, il est très difficile d'avancer des évaluations précises sur le volume de ces échanges, car presque toutes les femmes participent à ce commerce. Pour avoir des résultats précis, il faudrait des enquêtes plus poussées voire une véritable étude du marché à marché en contrôlant régulièrement le trafic. Ce serait très long et très coûteux.

Ces produits transportés vers le Sud sont destinés à l'alimentation de Lomé et de la région du Sud d'une part, à l'exportation vers le Ghana ou le Dahomey par la route côtière d'autre part. Le rapport étant de 1/3 pour Lomé, 2/3 pour l'exportation.

Les quantités les plus importantes viennent des régions les plus proches : Atakpamé (riz, igname) Anécho (maïs, gari) Dapango fournit le mil.

La presque totalité de ce commerce est aux mains des revendeuses, et le transport à Lomé se fait de la façon suivante :

- pour les produits venant de régions peu éloignées : le nombre des intermédiaires est faible, mais les déplacements d'une même revendeuse importants.

Par exemple, une revendeuse de Lomé spécialisée dans la vente des ignames, va les acheter elle-même à Atakpamé. En général, elle utilise les camions mixtes pour ses déplacements, suivant la quantité qu'elle peut acheter (par sac de 90 kg) elle réserve à l'avance la moitié voire un camion entier pour le retour. C'est seulement de retour à Lomé qu'elle distribue les sacs à son propre réseau de sous-revendeuses, afin que l'écoulement soit plus rapide. Le processus est le même pour une revendeuse achetant du gari à Vogon.

Les femmes qui se déplacent en train, sont en général de petites revendeuses. Contre une faible rémunération, elles font porter leurs paniers ou leurs sacs à la gare par des enfants ou des hommes si c'est trop lourd ; elles n'utilisent que les trains marchés.

Le meilleur exemple est celui du riz dont quelques tonnes seulement sont commercialisées. Sur les marchés du Nord, le kg s'achète 35 - 40 frs, et se revend en moyenne 60 francs à Lomé. Compte-tenu de ce que le trajet (aller-retour) Lomé - Atakpamé revient à 450 frs, auxquels il faut ajouter une centaine de francs de frais complémentaires (nourriture ...etc), il faut transporter au moins 30 kg pour amortir le voyage. Par la route, il faudrait compter 600 frs de transport pour la revendeuse, plus 250 frs par sac de 90 kg, cela ne vaut plus le déplacement.

Pour les produits venant de loin, Atakpamé joue le rôle de relais : exemple du mil : les femmes cotokolis vont l'acheter au marché de Kétau où le mil vient en réalité du Dahomey. De retour à Sokodé, elles vont au marché où le mil est acheté :

- par des revendeuses d'Atakpamé qui le revendront au retour à des revendeuses venues de Lomé.
- par des revendeuses venues directement de Lomé mais transitant par Atakpamé car les camions venus du Nord y changent de direction (vers Palimé et le Ghana) et aussi parce qu'elles espèrent y vendre déjà une partie de leur stock contre des produits de contrebande.

* Le bétail :

De même que les produits vivriers, le bétail (bovins et ovins) donne lieu à des courants de trafic importants, d'une part pour l'alimentation du Sud, d'autre part comme exportation directe vers le Ghana ou comme transit vers d'autres pays.

Lomé est en partie ravitaillé en bétail par la circonscription de Dapango, car à Lama-Kara, l'élevage tient une place trop importante dans le système de culture pour que les Cabrais s'en défassent facilement, et dans la région des cocotiers, les boeufs des lagunes servent de plus en plus à la fumure du sol.

Ce sont les zones du Nord qui, nous l'avons vu, nourrissent le plus d'animaux : 5 à 6 au km², cependant, nous avons aussi vu que ce troupeau n'était pas commercialisé, cela explique que le plus souvent, les boeufs et les moutons destinés à la boucherie sont ceux qui alimentent les courants d'importation en provenance du Nord : Dahomey, du Niger et de la Haute - Volta.

Les plus grosses importations se font par Mango. La moitié vient du Niger et le reste pour un quart de Haute - Volta et pour les trois quarts du Dahomey. Environ 20 % des bêtes sont dirigées sur Lomé, mais ce commerce entièrement traditionnel est assez peu rentable car les animaux perdent beaucoup de poids en chemin et beaucoup supportent mal le chargement de climat, ils meurent en route ou bien les Peuhls abattent les plus malades, le trajet Mango - Lomé se faisant souvent à pied. Même les bêtes qui font le trajet en train à partir de Blitta ou en camion n'arrivent pas toutes en bon état. Pour compenser l'état pitoyable des animaux et l'insuffisance des bêtes, on a établi un ravitaillement direct de Niamey à Lomé. Cette viande qui arrive congelée à Lomé par avion, est écoulée essentiellement par MONOPRIX (vente aux Européens) et par quelques rares bouchers africains.

Les porcins jouent un rôle négligeable. Peu consommés au Nord (influence de l'Islam) ils donnent lieu au Sud à des échanges de village à village.

b) Les migrations intérieures.

Sur cet axe important Nord-Sud, il ne faut pas sous-estimer les mouvements de personnes.

Les régions fortement peuplées du Nord (Dapango - Lama - Kara) sont les plus pauvres en cultures commerciales. C'est pourquoi elles envoient dans les régions du Sud une partie de leur population qui s'y fixe plus ou moins définitivement. On peut distinguer deux courants :

- 1 - L'émigration des MOBAS du Nord est une émigration traditionnelle de jeunes hommes de 20 à 30 ans qui vont chaque année ou pour plusieurs années gagner un pécule personnel dans les centres urbains. C'est à Lomé surtout qu'on les rencontre. Le plus souvent "ils cherchent à faire" comme domestiques. Ils sont d'ailleurs réputés pour leur conscience et leur probité. On peut évaluer à 2 ou 3 000 le nombre d'émigrants qui quittent Dapango pour Lomé.

Ils voyagent très souvent par leurs propres moyens, par camions mixtes, rarement par le train, quelquefois à pied et en camion. Ils rentrent chez eux tous les ans ou tous les deux ans. Mais, cette émigration ne peut pas réellement contribuer à élever le niveau de vie car les économies sont maigres.

A Lomé, en effet, chaque Moba qui travaille entretient plusieurs "frères" (habitants du même village ou de la même région) n'ayant pas encore de travail ou ayant perdu le leur.

Les salaires sont aussi employés à payer les impôts de toute la famille (réelle celle-là!) et à l'achat d'effets personnels plus ou moins utiles et luxueux (lunettes fumées, vêtements tergal) qui n'ont d'autre but que d'attirer la considération publique.

- 2 - L'émigration CABRAISE créée par l'administration allemande, puis française, organisée et encouragée, est plus souvent définitive. Elle a abouti au peuplement de régions vides entre le Mono, l'Ogou et l'Anié.

Chaque année, ces émigrés vont en visite dans leur famille "au pays" pour accomplir les cérémonies rituelles (en mars).

Ils emportent avec eux une grande partie des produits cultivés sur place. A leur retour, il y a toujours quelques jeunes hommes qui se joignent à eux pour aller s'employer comme manoeuvres agricoles, pressés de devenir indépendants ou de se marier (et la dot d'une fille coûte cher !). Peu à peu, ils deviennent eux-mêmes propriétaires et s'installent dans la région.

Les conséquences en sont heureuses : la mise en valeur des régions colonisées a permis la mise en place progressive d'une économie d'échange se substituant à une économie fermée. Et surtout l'exploitation de ces terres a fait naître une catégorie de paysans aisés dont la richesse se mesure aisément à la taille des greniers.

En conclusion, nous dirons que ce courant Nord - Sud, a une importance primordiale. C'est l'axe vital du Togo, concentrant le principal du trafic sur Lomé, la porte des relations extérieures, dans un sens et permettant aux régions du Nord de s'intégrer peu à peu dans l'économie, dans l'autre sens.

B - LE COURANT DU TRAFIC TRANSVERSAL

Le courant de trafic Ouest - Est doit son importance aux relations entre le Togo et les pays voisins : Dahomey et surtout Ghana. Ces relations existent sous deux formes :

- le trafic frontalier
- le trafic de transit

Nous allons essayer de voir en quoi consistent ces échanges, quelles sont les voies de communication empruntées, et quelles sont les conséquences de ces courants de trafic sur l'économie togolaise.

Les transports sont pour la plus grande partie du type africain contrairement à ceux effectués en général dans le sens axial par les maisons de commerce européennes. Il est par conséquent très difficile de préciser les échanges frontaliers : les statistiques douanières sont bien au dessous de la vérité, du fait du trafic clandestin. On peut, de façon générale, au moins les doubler.

Ce trafic est suffisamment important pour que nous cherchions à l'expliquer.

Les échanges avec le Ghana existent depuis fort longtemps et dépassent de beaucoup ceux effectués avec le Dahomey. Leur nette prédominance s'explique par les faits suivants :

* par tradition : Le Togo britannique séparé artificiellement du Togo français en 1919, ne l'est que par une frontière politique toute théorique.

En fait, entre les familles du même groupe ethnique, de part et d'autre de la frontière, les échanges ont toujours existé. Ces échanges se développèrent par le processus de la "boule de neige" lorsque les Togolais se rendirent compte que pour des objets de même qualité, ils payaient moins cher au Ghana.

* par souplesse ou insuffisance de la douane.

En effet, en 1948, une commission franco - britannique décida de compenser la création de la frontière artificielle en assouplissant le libre commerce entre les deux Togo.

- Libre mouvement des personnes et des biens à quelques exceptions près (sortie du café et du cacao togolais interdite, droits de douane pour les produits manufacturés ou vivriers transportés en grandes quantités).

En 1958, par suite de l'importance croissante des apports du Ghana aux dépens du Togo, seuls les produits transportés en charges individuelles (port de tête) étaient encore autorisés. La fermeture de la frontière (1962-64) ne changea pas grand-chose, les habitudes étaient prises, on dut seulement trouver d'autres chemins. A part quelques périodes où les relations ont été tendues (1963) les douaniers furent toujours assez tolérants. D'ailleurs, comment surveiller efficacement 700 km de frontière avec en tout une dizaine de postes de contrôle. Il faudrait un douanier tous les 10 km pour réaliser un contrôle valable. C'est impossible !

Malgré les patrouilles, des régions entières, plateau de Dayes, Adélé, échappent totalement à la surveillance et sont traversées par un trafic important.

Mais, ces régions isolées pourvues de pistes à peine carrossables, ne sont fréquentées que par peu de camions. Ceux-ci prennent de préférence les grands axes routiers malgré le contrôle.

Ce contrôle est d'ailleurs pour une grande part théorique. Ainsi, l'importance des recettes des postes de douane varie beaucoup en quelques années, sans qu'il y ait d'autres raisons que la complaisance connue, et par suite réputée, des douaniers du Ghana ou du Togo.

- Enfin, il ne faut pas négliger l'influence du cours de la livre, régulièrement en baisse sur le marché parallèle depuis 1959 jusqu'à atteindre moins de 300 francs pour un cours officiel de 700. Si on pouvait obtenir suffisamment de renseignements, il serait intéressant de tracer la courbe des échanges en provenance du Ghana parallèlement au cours de la livre.

Du côté du Dahomey, les échanges sont bien moins considérables. Pendant longtemps, le Togo a gardé l'espoir de former une union économique avec son voisin pour faire bloc entre Ghana et Nigéria. Les deux territoires ont d'ailleurs été réunis pendant quelques années (1932 - 1935) sous une administration commune (économie nécessitée par la grande crise économique). Mais dès 1958, l'orientation politique différente des deux pays aboutit à la mise en place d'une protection douanière. En réalité, cela ne gêna jamais grand chose, sauf les gens pressés, car aucun produit susceptible d'être taxé, n'a jamais donné lieu à aucun échange, les prix étant pratiquement les mêmes des deux côtés de la frontière et la monnaie, la même aussi.

Le courant Ouest - Est se subdivise donc en deux types de courants :

a) Le courant frontalier (le long de la frontière)

b) Le courant de transit (par la route littorale)

a) Le courant frontalier :

De nombreux produits passent la frontière dans un sens ou un autre, quelquefois dans les deux sens, cependant les échanges commerciaux se font principalement :

- dans le sens Togo - Ghana pour les produits vivriers et locaux,
- dans le sens Ghana - Togo pour les produits manufacturés, la plupart d'importation anglaise.

On peut caractériser ce trafic frontalier de trois façons :

- 1 - Tout d'abord par les moyens de transport utilisés, qui sont bien différenciés pour chaque produit transporté et pour chaque quantité. Ainsi on distingue :

- le port sur la tête qui représente des charges individuelles de 40 à 60 kg de marchandises. C'est un moyen très utilisé par les femmes car ainsi elles échappent à la douane (tolérance). Les produits vivriers, les tissus l'huile de palme et quelquefois le café et le cacao sont transportés ainsi.

- l'acheminement par véhicule : camion ou bicyclette. Celle-ci surtout utilisée au Nord où le transport par camion est trop cher pour les moyens financiers de la population. Le camion est le mode de transport le plus utilisé dans la zone Sud sauf pendant la période de la fermeture de la frontière. Il est surtout intense les jours de marché (multiplié par 6 par rapport aux jours ordinaires : Palimé : 40 camions pour les deux sens contre 5 ou 6 habituellement).

Les camions sont remplis de marchandises ou le plus souvent de passagers avec "leurs bagages". Même pour la fraude, ce moyen de transport est très apprécié, grâce à une méthode toute particulière : après accord préalable, un camionneur togolais et un ghanéen stationnent à la même latitude à 200 mètres de part et d'autre de la frontière. Un groupe de contrebandiers spécialisés transporte le chargement d'un camion à l'autre par paniers, de préférence la nuit par des chemins de brousse. Si par hasard une patrouille survient, le contenu d'un seul panier est saisi et encore s'il s'agit de marchandises taxables même en petites quantités. Il faut reconnaître que l'organisation du trafic frontalier est remarquablement étudiée !

La seconde caractéristique est le caractère épisodique des échanges, qui même pour les produits manufacturés est directement fonction de la saison de la récolte :

- café - cacao : décembre à mars
- kapok : mars à juillet
- palmistes : toute l'année

Pour les produits vivriers, il faut aussi tenir compte de l'influence des jours de marché, alors que pour les produits en provenance du Ghana, il faut surtout tenir compte de la période de retour des saisonniers qui a lieu pendant la morte saison.

Les revendeuses du Sud qui vont se ravitailler en tissus, font le voyage tous les mois environ. Dans le Nord, les commerçants qui jouent leur rôle ne se rendent à Accra que tous les deux ou trois mois.

Enfin, dernière remarque, le trafic s'effectue sous forme de véritables échanges compensés, par exemple, les femmes du Togo qui vont vendre des produits vivriers au Ghana en rapportent, d'autres produits qu'elles revendent sur les marchés togolais.

Exemple ; sur le marché de Sanguerra (20 km au Nord de Lomé)

- le maïs d'Anécho s'échange contre le poisson de Kéta (Ghana)
- les volailles contre des tissus anglais.

Cependant, le volume du trafic est toujours plus important dans le sens Ghana - Togo que dans l'autre. Des comptages routiers à la frontière de Palimé (1958 et 1965) révèlent un rapport de 4 à 5.

Ces trois raisons que nous venons de souligner expliquent qu'il est particulièrement difficile de chiffrer un tel commerce, d'autant plus que les principaux passages se trouvent en brousse et que tout le monde est remarquablement discret à leur sujet.

* Les produits locaux

Entre le Togo et le Ghana, le trafic est considérable et porte surtout sur :

- Le café et le cacao : nous avons déjà vu comment ces produits passaient la frontière dans un sens ou dans l'autre en fonction des variations du cours. Cependant, en général, la production de café du Ghana qui est très faible (150 tonnes en moyenne) passe par le Togo car les plantations sont extrêmement proches de la frontière et elles appartiennent fréquemment à un Togolais qui a des terres à cheval sur les deux pays. Vu la faible quantité, cela ne joue pas beaucoup sur l'économie togolaise.

- L'huile de palme : se trafique essentiellement le long de la frontière de la circonscription de Tsévié. Cette denrée qui est à la base de l'alimentation des ethnies du Sud se vend très cher au Ghana où la monoculture du cacao a fait disparaître la palmeraie.

Les échanges se font essentiellement les jours de marché. Les femmes se rendent à pied au marché ghanéen qui n'est jamais très éloigné (4 à 5 km) avec des cuvettes remplies de bouteilles d'huile qu'elles vendent en moyenne avec un bénéfice de 25 à 30 francs au litre. On peut sans doute estimer à 500 T la quantité ainsi exportée..

Le même phénomène se retrouve pour l'huile de coco (côprah) mais pour de moins grandes quantités car elle est si appréciée par les populations côtières, encore qu'elle soit réputée diminuer la virilité masculine, qu'elle est peu exportée.

Dans les circonscriptions du Nord, les échanges portent surtout sur les amandes de karité ou sur le beurre, mais ce commerce ne se fait pas partout. Dans la circonscription de Lama-Kara, la production est absorbée localement, dans celle de Bassari, elle est plutôt écoulée vers le pays Cotokolis où les prix sont moindres (10 francs le kg contre 15) que vers le Ghana avec lequel les communications sont trop difficiles. Ce commerce est donc l'apanage de la circonscription de Dapango où la production est en hausse contrairement à partout ailleurs.

Entre le Togo et le Dahomey, les échanges n'atteignent une certaine importance que pour un nombre réduit de produits. Seul, le gari de Vogan donne lieu à des exportations qui méritent d'être signalées.

Par contre, les importations sont un peu plus importantes : celles du coprah et des palmistes sont commandées par des facteurs socio-économiques.

Dans la zone littorale, le tracé particulier de la frontière, parallèle à la côte sur une vingtaine de km est délibérément ignoré par la population. Il en résulte que toute l'économie de la région d'Agoué (Dahomey) est reliée à celle d'Anécho (Togo) qui bénéficie ainsi d'apports non négligeables de coprah, d'huile de palme et de palmiste. Ces produits sont commercialisés sur les marchés d'Anécho et d'Agomégan (au Togo derrière Agoué, de l'autre côté de la lagune) aussi est-il très difficile d'évaluer la quantité importée par rapport à la production locale.

Un peu plus au Nord, à la hauteur d'Atakpamé, passe également vers le Togo un peu d'huile de palme et surtout des arachides. Ceci s'explique par le peu d'intérêt que manifestent les exportateurs de Cotonou pour les arachides du Moyen-Dahomey dont le tonnage est assez faible, par rapport à ceux qu'ils peuvent ramener du Niger, grâce à des accords particuliers entre les deux pays et à l'excellent système de coordination rail-route assuré par l'O.C.D.N. (Office de Coordination du Dahomey et du Niger).

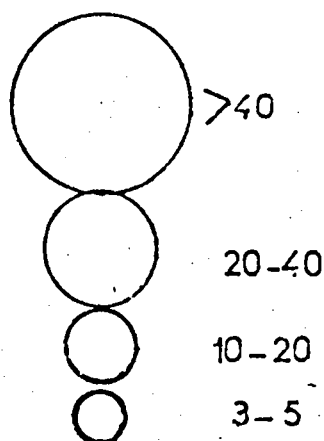
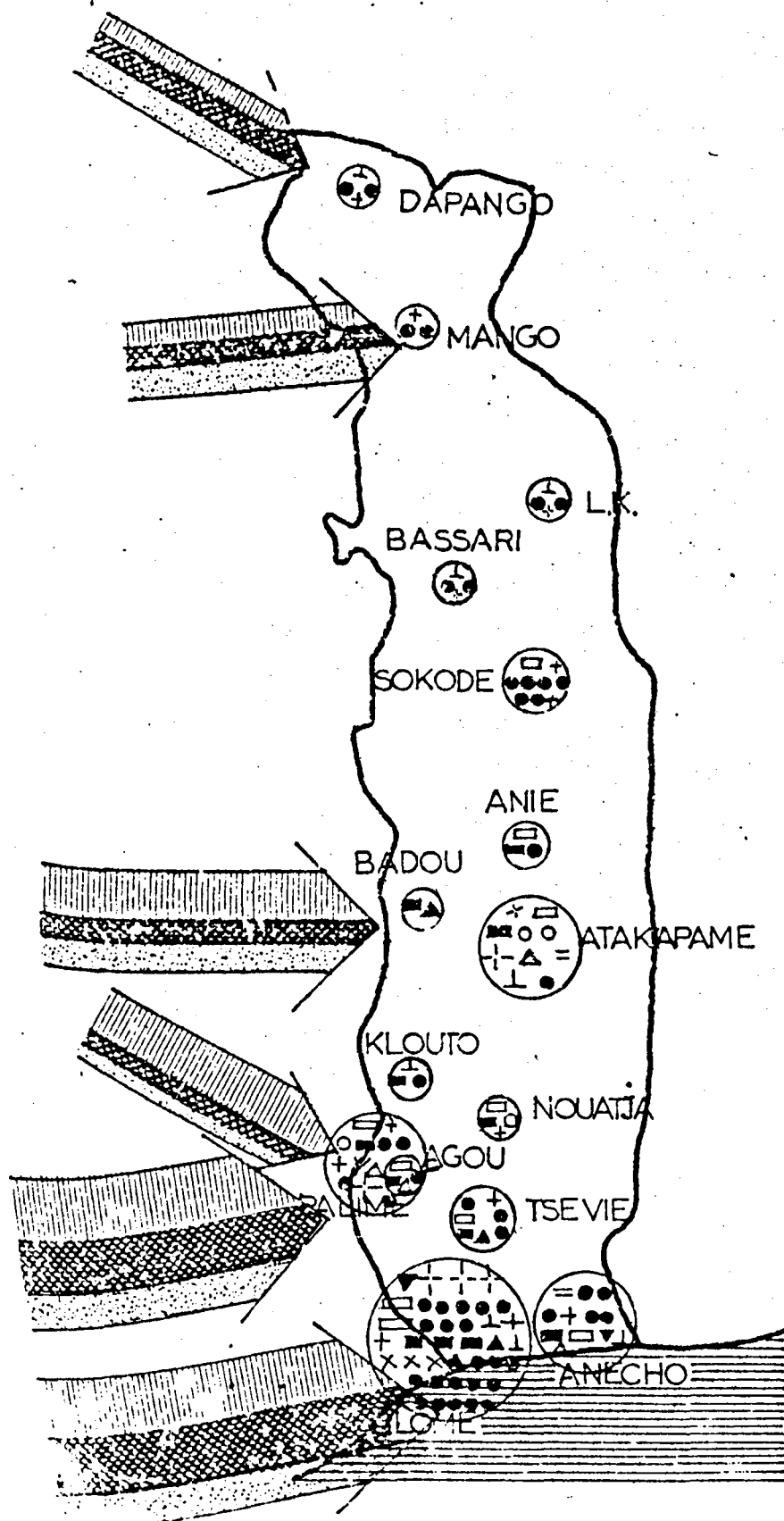
* Les produits manufacturés.

Comme nous avons déjà eu l'occasion de le souligner à plusieurs reprises, ceux qui viennent du Ghana ont une grande importance. Ainsi, pour les pagnes, 50 % des importations viennent du Ghana, pour les vélos, il faut compter 25 % et pour la quincaillerie et les articles de ménage 35 %.

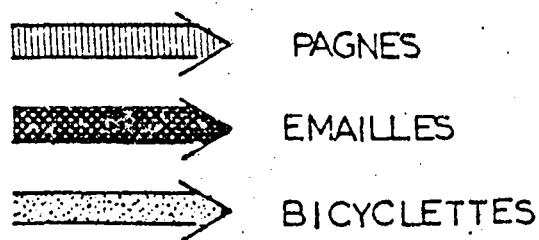
On pourrait croire que ce commerce est surtout actif dans le Nord, où il compensait en quelque sorte l'insuffisance des rapports avec le Sud. En réalité, il n'en est rien. Les apports plus ou moins occultes du Ghana sont encore plus abondants, encore que moins visibles dans les circonscriptions à haut niveau de vie de Badou et Palimé.

Il est tout à fait normal de parler en premier lieu du commerce des tissus de coton, utilisés pour les vêtements traditionnels tant féminins que masculins : les pagnes.

IMPLANTATION DES MAISONS DE COMMERCE ET PRODUITS MANUFACTURÉS EN PROVENANCE DU GHANA



chaque maison de commerce est représentée par un signe différent



C'est là qu'on peut voir à quel point l'habitude des produits anglais est ancrée au Togo puisque le tissu se vend et continue à se vendre partout selon la mesure britannique : le yard.

Les tissus ghanéens sont très prisés par les femmes car les dessins et les coloris varient selon la mode, qui change selon les saisons (la mode créée par les revendeuses du Ghana qui discutent les dessins avec les dessinateurs locaux ou anglais).

De plus, les tissus étrangers entrent au Ghana pratiquement sans taxes, tandis qu'au Togo, ils sont soumis à la taxe fiscale (taxe à la valeur plus droits de douane). C'est pourquoi un tissu venant en fraude du Ghana est moins cher qu'au Togo. Sur le marché de Tsévié, on peut se procurer pour 350 frs le double yard dans les boutiques entourant la place du marché.

Même pour les tissus dédouanés, il y a une différence sensible.

Exemple : un wax anglais (tissu de très bonne qualité)

- sur le marché de Palimé : 3 000 frs la pièce (12 yards)
- dans les boutiques : 3 100 frs.

L'achat au Ghana a coûté l'équivalent de 2 100 frs, en comptant 500 frs de droits de douane, la pièce revient à 2 600 frs plus frais de transport (compensés par l'achat de plusieurs pièces à la fois, on obtient alors une réduction de 100 frs par pièce).

Sur le marché d'Aflao (au Ghana, à 2 km de Lomé) une pièce de ~~WAX~~ hollandais se vendait à 2 800 frs CFA, alors que le même exactement se vendait 3 000 frs au marché de Lomé et 3 300 frs dans les maisons de commerce.

Ces prix ne sont pas fixés. Ils s'élèvent au fur et à mesure qu'on s'éloigne de la côte. Tout au Nord, les prix du marché peuvent même dépasser ceux pratiqués par les maisons de commerce. Les marchands musulmans qui détiennent ce trafic profitent du mauvais approvisionnement des boutiques dans lesquelles le choix est inexistant pour augmenter leur prix sous prétexte des frais de transport.

Ainsi, à Sokodé, le wax anglais (2 100 frs au Ghana) se vend 2 900 frs dans les magasins lorsqu'ils en ont et 3 000 frs au marché.

- La quincaillerie tient la seconde place par ordre d'importance, son circuit se justifie de la même manière que pour les tissus : prix moins élevés, choix plus vaste. Ici; cependant la comparaison a été difficile car peu de maisons de commerce du Togo mettent en vente les mêmes articles que ceux trouvés au Ghana. Il n'y a que les maisons anglaises qui présentent des objets de même taille et de même qualité.

Pour une grande cuvette (dite bord bleu) on doit dépenser 500 frs à Aflao, 800 frs à Lomé à la John Holt.

A Atakpamé, pour une lampe tempête (Feurhand) il faut donner 300 frs au marché contre 350 dans une boutique.

- Les bicyclettes représentent, selon un ordre de grandeur décroissant, le troisième type de marchandise anglaise adoptée par les Togolais. Ceci ne s'explique plus tellement par une différence de prix mais plutôt par la difficulté qu'éprouvent les maisons du Togo à se ravitailler en vélos anglais réputés de qualité bien supérieure aux meilleurs^e marques françaises (Peugeot). Deux marques sont particulièrement appréciées les "Raleigh" et les "Hercules".

Marques	TOGO	GHANA
Raleigh	18 500 F	17 000 F
Hercule	15 600 F	13 500 F

Ce tableau montre que la différence de prix n'est pas seule en cause, surtout s'il faut payer la douane (20 à 25 %). Le fait est que acheter une bicyclette au Ghana surtout pour les "saisonniers" est devenu une tradition, surtout pour les populations du Nord où vraiment cela consacre la réussite.. C'est à ce point qu'un Cabrais parti au Ghana et qui en revenait sans vélo ne trouvait pas à se marier !

Ce seul fait souligne bien d'ailleurs l'importance de ce moyen de locomotion. A un point tel que la proportion de vélo par habitant est à peine inférieure au Nord qu'au Sud.

(1 pour 50 contre 1 pour 40).

- Il faudrait aussi faire une place au savon, produits de beauté, parfumerie, articles de toilette, produits pharmaceutiques. Mais, il a été vraiment impossible d'obtenir des renseignements suffisants. Beaucoup de ces produits viennent du Ghana, mais c'est à peu près tout ce qu'on peut dire, car les quantités sont trop faibles, aussi bien en ce qui concerne la quantité importée en une fois que pour ce qui est du rythme de l'écoulement sur les marchés togolais.

- Le bois : presque tout le bois utilisé au Togo vient du Ghana . Au contraire des précédents, c'est un commerce connu et officiel. Il est l'affaire de transporteurs spécialisés, généralement en rapport avec un ou plusieurs menuisiers togolais. Presque tout ce trafic passe par la route côtière, car vu le poids et l'encombrement des chargements, il vaut mieux ne circuler que sur des routes en bon état. La fréquence des voyages dépend de la demande de même que le tonnage qui est très variable.

* Les produits animaux.

- Le bétail : il fait l'objet d'un courant inverse à celui des produits manufacturés puisqu'il circule du Togo vers le Ghana où le cheptel est peu important. Par conséquent, le Ghana importe de la viande : le courant part en fait de Haute-Volta et n'est que renforcé à sa traversée du Togo.

La plus grande partie des bêtes entrent au Ghana à la hauteur de Dapango ou Mango. Ce courant est plus ou moins contrôlé par la douane à cause des certificats sanitaires exigés à la sortie du Togo et à l'entrée au Ghana, mais justement pour cela, la plupart des troupeaux franchissent la frontière clandestinement.

Un certain nombre de bêtes cependant descendent au Togo jusqu'au plateau de DAYES où les pâturages bien fournis leur permettent de récupérer un peu de leur poids.

A partir de là, les bêtes sont progressivement écoulées au Ghana d'une façon parfaitement incontrôlable. On peut cependant estimer la circulation à 2 ou 3 troupeaux par jour (40 à 50 bêtes dans un troupeau) au moment des fêtes de la célébration de la fin du Rhamadan.

- Le gibier : alimente un courant entièrement clandestin en direction des régions très peuplées du Nord Ghana ou des cacaoyères du Sud.

+ Dans la région d'Atakpamé, les chasseurs d'antilopes et de buffles de la zone de confluence du Mono et de l'Ogou envoient toutes les semaines de la viande fumée vers Badou.

A Atakpamé même, ce circuit est renforcé par un apport venant de la Savane de KPEKPLEME, TOHOUN, de la frontière du Dahomey et même du Dahomey. De Badou, des camions gagnent le Ghana la nuit. Il semble qu'il y ait à peu près deux camions par semaine pendant la saison sèche. Le gibier étant très prisé aussi bien au Togo qu'au Ghana, il est acheté fort cher.

+ Un autre courant se situe plus au Nord dans la région de Sokodé : les chasseurs de la région de Bassila, envoient le produit de leur chasse au Ghana par Sokodé et Bassari.

+ D'autres circuits, moins nets cependant méritent d'être signalés :

x La chasse semble active dans la région qui longe la route de Kandé à Mango, mais cette viande paraît servir surtout à la consommation locale.

x Il faut aussi noter le cas particulier des Cabrais de Kabou. Ceux-ci, pendant la morte saison des produits agricoles, émigrent au Ghana pour chasser. Ils fument aussitôt la viande qu'ils vendent sur place.

- Le poisson : une certaine quantité pêchée par les pêcheurs professionnels, saisonniers, installés sur le littoral d'octobre à janvier-février est expédiée au Ghana. Ce commerce est le fait des Adas (originaires de l'Ouest de l'embouchure de la Volta). Dès que la pêche en mer cesse d'être fructueuse, ils rentrent chez eux et remontent la Volta en pirogue jusqu'à la latitude de Mango. Il vendent le produit de leur pêche au fur et à mesure.



Il en est tout autrement du poisson de Kéta qui alimente un circuit commercial tout particulier. Il monte vers les villes de HO et HAHOE vers le Nord et entre au Togo par NOEPE, PALIME, BADOU et BASSARI.

2°) Le courant de transit.

La route littorale d'Aflao à Anécho voit se dérouler tout au long de l'année un trafic intense de personnes et de marchandises, dans un sens comme dans l'autre.

En fait, cet important trafic est surtout un courant de transit entre le Ghana et le Dahomey et à plus grande échelle entre Lagos (Nigéria) et Accra.

Le poste de douane d'Aflao est le plus efficace de toute la frontière car il est très proche de Lomé (1 km) et par conséquent bien surveillé, il a donc pu fournir des renseignements qu'on peut considérer comme valables. Seuls les déplacements à longue distance peuvent être appréciés, car en ce qui concerne les trajets à courte distance, ils sont le fait des gens qui habitent de part et d'autre de la frontière et incontrôlables.

On peut répartir ainsi les personnes qui franchissent les frontières :

- revendeuses à l'aller ou au retour d'Accra, toujours très nombreuses,
- commerçants ambulants du Nord-Togo ou du Nigéria (Nagos),
- Haoussas du Niger revenant chez eux par le Dahomey après avoir travaillé une ou plusieurs saisons dans les plantations du Ghana (à l'aller, ils vont à pied car ils n'ont pas l'argent du voyage),
- non africains (Européens, Américains et Indous) qui se déplacent pour affaire ou pour faire du tourisme.

Pendant la période de fermeture de la frontière, ne la franchissaient que les camions plombés en provenance du Nigéria ou quelques rares personnes munies d'autorisation spéciale (une ou deux par jour), les membres du corps diplomatique.

* Sens Ghana - Togo - Dahomey.

Sur les produits manufacturés entrant au Togo par Aflao, une grande part est destinée à ravitailler directement le Dahomey par suite du double système de tolérance douanière, ou à cause du même intérêt traditionnel des Dahoméens pour les articles de marque anglaise (pagnes, émaillés, bicyclettes). Entre Accra et Lagos, il est impossible de savoir exactement sur quoi porte le commerce, les bagages, mais on peut supposer d'après les renseignements oraux qu'il s'agit de bimbeloterie et surtout de noix de kola.

* Sens Dahomey - Togo - Ghana.

Le courant le plus intense porte sur le bétail, surtout sur les moutons qui descendant du Niger par le Dahomey, sont transportés au Ghana par la route. Ces moutons sont spécialement demandés à la fin et au début du Rhamadan pour la consommation locale des régions ghanéennes du Sud à travailleurs musulmans. On peut estimer à 10 ou 20 000 le nombre de bêtes transitant par le Togo.

Pendant la période où la pêche littorale est abondante (septembre-décembre) il semble également que certaines quantités de poissons séchés passent du Dahomey au Togo.

Malgré sa très grande importance, ce courant général de direction Ouest - Est, ne représente pas la totalité des échanges entre le Togo et ses Voisins. Il est encore amplifié par le courant diagonal.

C - LE COURANT DIAGONAL.

En ne considérant que le Togo, nous avons vu que les échanges commerciaux entre régions de Savane du Nord et pays du Sud, aux économies complémentaires, commandent des courants de circulation dans le sens méridien.

Par contre, si l'on envisage les liens existants entre le Togo et les pays voisins en plus du courant transversal Ouest - Est, apparaît un autre type de courant que l'on peut appeler diagonal.

La carte des grands axes de circulation inter-régionaux montre comment le Togo du fait de sa position géographique, participe au réseau dense d'axes routiers qui relient les principales villes de la région littorale du Bénin, aux pays du Niger, tels que :

- Accra - Yendi - Mango - Tanguietta - Niamey
- Kumasi - Yendi
- Accra - Ho - Palimé - Lama - Kara - Djougou - Kandi - Niamey
- Accra - Lomé - Cotonou - Kandi - Niamey
- Lagos - Cotonou - Kandi - Niamey

Dans le cadre de notre sujet, nous considérerons principalement les rapports Togo - Ghana selon ces directions. Il s'agit d'un courant Sud - Ouest, Nord - Est à plus grande instance que le courant Ouest - Est déjà étudié et dont le pôle d'attraction générale est la ville d'Accra ou la région cacaoyère immédiatement au Nord, ce qui explique la direction diagonale de ces courants.

Ceux-ci alimentés par un trafic considérable, principalement dans les régions riches du Sud où l'importance des postes de douane en fait foi.

Ils sont le fait de déplacements de personnes, de l'acheminement de produits vivriers vers les régions de monoculture, de transport des noix de kola vers le Nord.

1°) Les migrations saisonnières vers le Ghana.

Nous avons déjà étudié les migrations saisonnières des jeunes Mobas du cercle de Dapango vers Lomé et celles des Cabrais vers l'Est - Mono et la région de Palimé. L'émigration en direction du Ghana est beaucoup plus considérable. Elle se présente sous deux formes : semi-définitive et saisonnière.

L'émigration semi-définitive comprend tous les cultivateurs qui deviennent peu à peu propriétaires à l'étranger. Ils restent toujours en contact avec leur pays d'origine, en revenant chez eux tous les 2 ou 3 ans (parfois mais plus rarement tous les 10 ou 20 ans) et toujours à l'occasion de cérémonies familiales ou de sacrifices rituels. Mais, leurs allées et venues très irrégulières sont très difficiles à chiffrer.

L'émigration saisonnière consiste à partir tous les ans pour une durée de 3 à 4 mois pendant la morte saison des travaux agricoles. Ce sont surtout les jeunes hommes de moins de 30 ans qui vont s'employer comme manœuvres agricoles dans les plantations de cacao du Ghana (ex Togo britannique). Par recoupement, on peut essayer d'évaluer ces déplacements.

Ceux qui quittent le Togo sont au total très nombreux. C'est le pays Cabrais, le plus densément peuplé qui a la plus forte émigration, 20 % à peu près de la population sont absents, bien qu'inscrits, donc imposables. Dans le pays Bassari, 5 à 50 % selon les villages, des jeunes hommes vont travailler au Ghana. Dans le pays Moba, c'est le même phénomène, les jeunes quittent les villages au moment de la soudure. A Anécho et Tsévié, même chose encore mais pour des raisons légèrement différentes comme nous allons le voir.

Evidemment, des proportions aussi élevées demandent à être expliquées.

On peut d'abord dégager des raisons économiques valables surtout dans les régions du Nord. Il faut gagner au moins la somme nécessaire aux impôts. De plus, la période de la soudure est toujours difficile et il faut diminuer le plus possible le nombre de bouches à nourrir.

Mais il y a aussi des raisons sociales. Ces migrations sont une compensation au fort accroissement démographique de ces régions du Nord et du Sud (30 % à Anécho, 25 % à Lama-Kara et Dapango). Mais, il y a aussi l'attrait indéniable du Ghana, en tant que pays riche, où l'on se plaît à vivre, et où tout travail paraît mieux récompensé qu'ailleurs.

On peut aussi ramener quelques économies et différents objets de marque anglaise. C'est souvent une question de prestige !

Ces allées et venues représentent un intense trafic sur les axes suivants :

- Mango - Yendi - Kumasi
- Bassari - Yendi - Hohoé
- Lama - Kara - Atakpamé - Badou - Hohoé
- Tsévié - Palimé - Hohoé

L'axe le plus important est la jonction Lama-Kara-Soko^{de}-Atakpamé avec embranchement sur Badou et Palimé. Environ 600 camions par mois empruntent cette route aussi bien à la montée qu'à la descente.

2°) Les produits vivriers.

Le commerce des produits vivriers tient également une place importante ; dans les échanges entre pays du Nord à cultures vivrières, et les régions à cultures commercialisées y font appel en vue d'une grande consommation.

Cependant, ce commerce est très difficile à saisir non seulement parce qu'il passe par les circuits africains mais encore parce que les échanges passent par un très grand nombre d'intermédiaires qu'il est à peu près impossible de dénombrer exactement.

D'une façon générale, il y a d'abord un trafic local avec la concentration des produits sur un marché donné. Puis la mise en route du produit d'un intermédiaire à un autre. Souvent l'écoulement se fait au fur et à mesure des étapes. Comment alors réussir à évaluer de tels circuits ?

C'est à l'aide d'enquêtes qu'on peut établir quelques exemples de circuits pour quelques produits importants circulant entre le Togo et ses voisins, ou à l'intérieur du Togo.

Ainsi, nous étudierons les courants des produits vivriers en nous basant sur des exemples :

* Les ignames.

La plus grande région productrice est celle d'Atakpamé : 27 500 ha sur 50 500. Ces tubercules, sans compter les transactions locales, alimentent deux courants :

- 1 - un courant d'exportation vers le Ghana
- 2 - un courant vers la région Sud du Togo.

Le processus est le suivant : sur les marchés, le long de la route de Sokodé - Atakpamé, les femmes des producteurs offrent leurs produits aux revendeuses. Par ailleurs, d'autres ignames venant de l'Est et du Sud viennent renforcer le courant de concentration à Atakpamé. Nous avons déjà vu comment les revendeuses de Lomé, chargées de produits, prennent soit le train, soit un camion.

En direction du Ghana, il n'y a pas de choix possible, tout part en camion par la route de Badou ou celle de Palimé. Arrivées aux marchés des postes de douane, les femmes essaient de revendre leurs produits aux transporteurs du Ghana qui ont l'autorisation de circuler dans les régions frontalières. Elles évitent ainsi le passage délicat de la douane et l'achat de la patente nécessaire pour la vente des produits vivriers sur les marchés ghanéens. Dans ce cas, leur bénéfice est sûr, mais peu élevé. Au contraire, si la revendeuse va elle-même au Ghana, son bénéfice peut être doublé, mais pour éviter les droits de douane, il faut transporter tout le chargement par paniers individuels. Cette solution est la plus appliquée car les femmes du Sud très commerçantes, recherchent avant tout le profit immédiat.

* Le maïs.

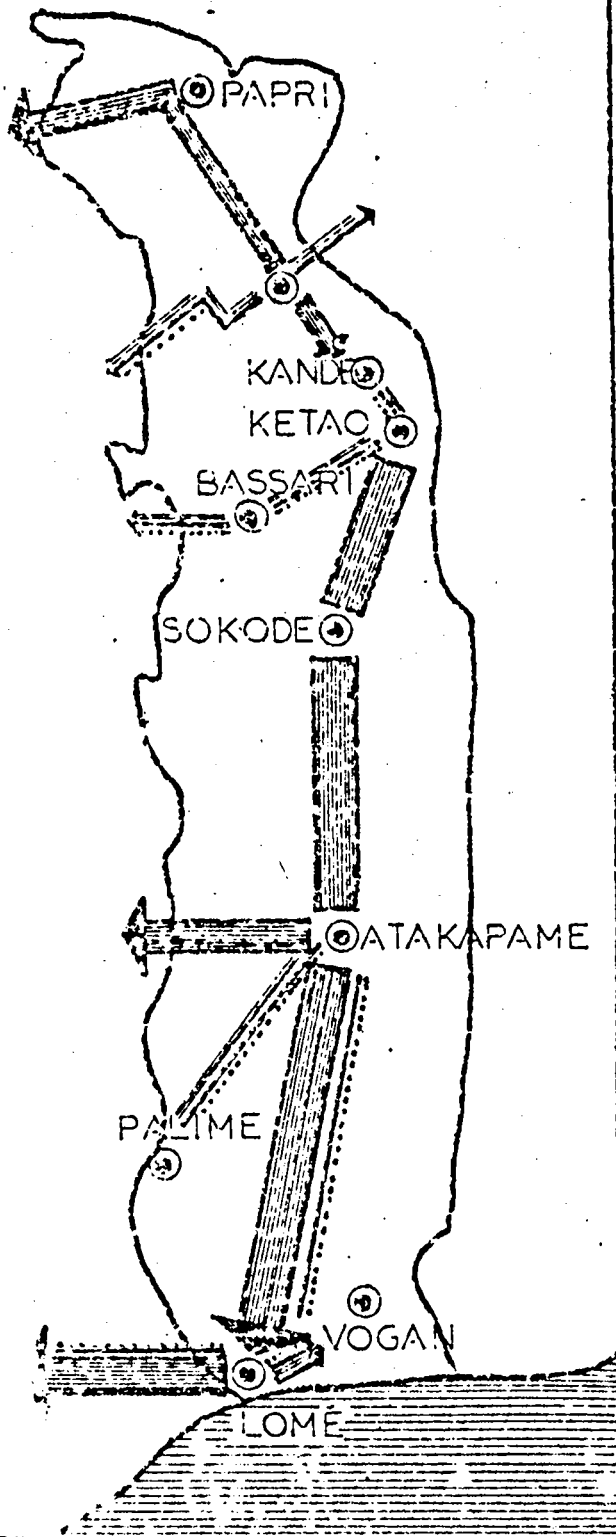
Les grandes régions productrices sont celles d'Anécho et d'Atakpamé. Le maïs en surplus dans la circonscription d'Atakpamé, ravitaille surtout les régions de plantations de Palimé, où les cultures vivrières sont rarement suffisantes pour la consommation. L'excédent d'Anécho donne lieu au contraire à d'importants courants vers le Ghana et quelque fois vers le Dahomey. Le maïs commercialisé est concentré sur les marchés importants de Vogon, Tabligbo. Le plus souvent, ce sont les femmes de Lomé qui viennent l'acheter et se chargent de la redistribuer au Ghana. Elles passent des quantités importantes (sacs de 200 livres = 90 kgs) et peuvent gagner de 20 à 30 frs sur un kg.

De même que le mil, le maïs en provenance de la région de Djougou (Dahomey) alimente un courant en direction du Sud-Togo et du Sud-Ghana, mais de peu d'importance.

COURANTS COMMERCIAUX DES PRODUITS VIVRIERS

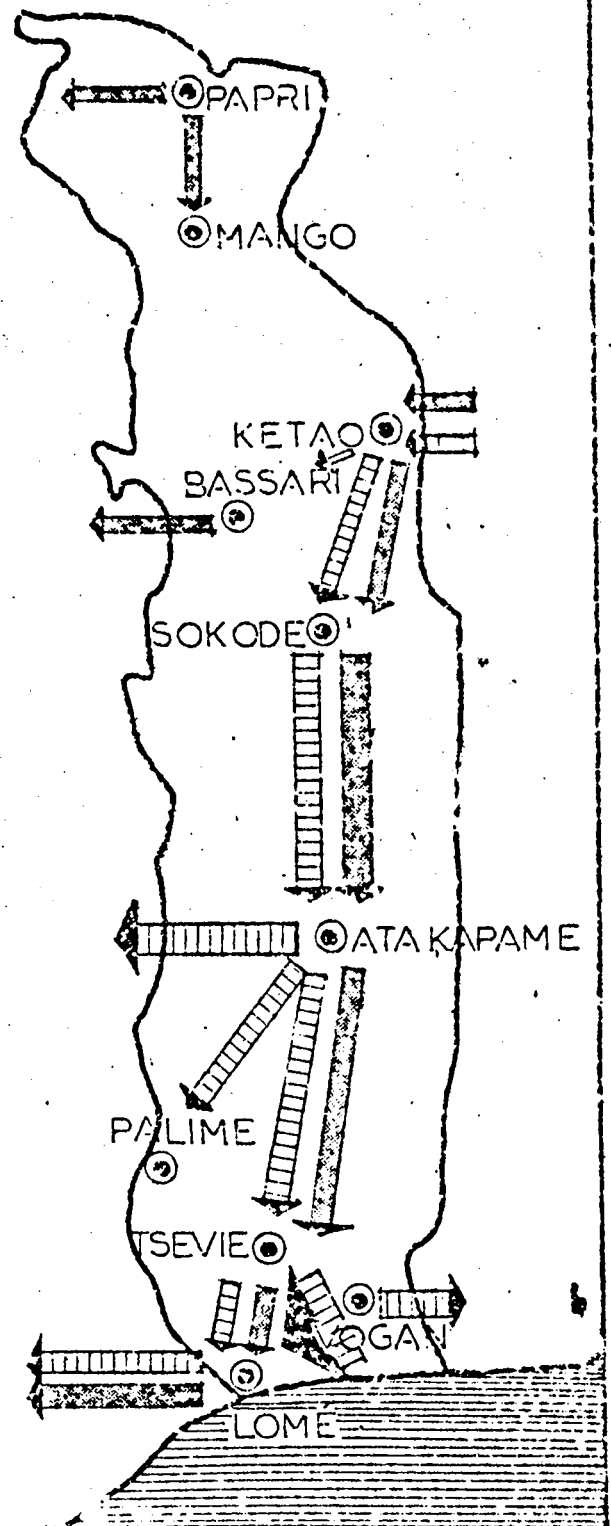
MIL & RIZ

 MIL
 RIZ



MAÏS & HARICOTS

 HARICOTS
 MAÏS



* Les haricots.

sont considérés comme une nourriture de gens aisés (de même que le riz) parce que leur prix est relativement élevé (de 50 à 75 frs le kg). Ils ne donnent lieu qu'à des échanges de faible tonnage car les régions productrices ne sont pas tellement excédentaires. Ils sont habituellement consommés au petit déjeuner, mélangés avec du gari et de l'huile rouge, surtout dans les villes où les habitants peuvent se permettre une dépense de 15 frs par jour pour leur premier repas.

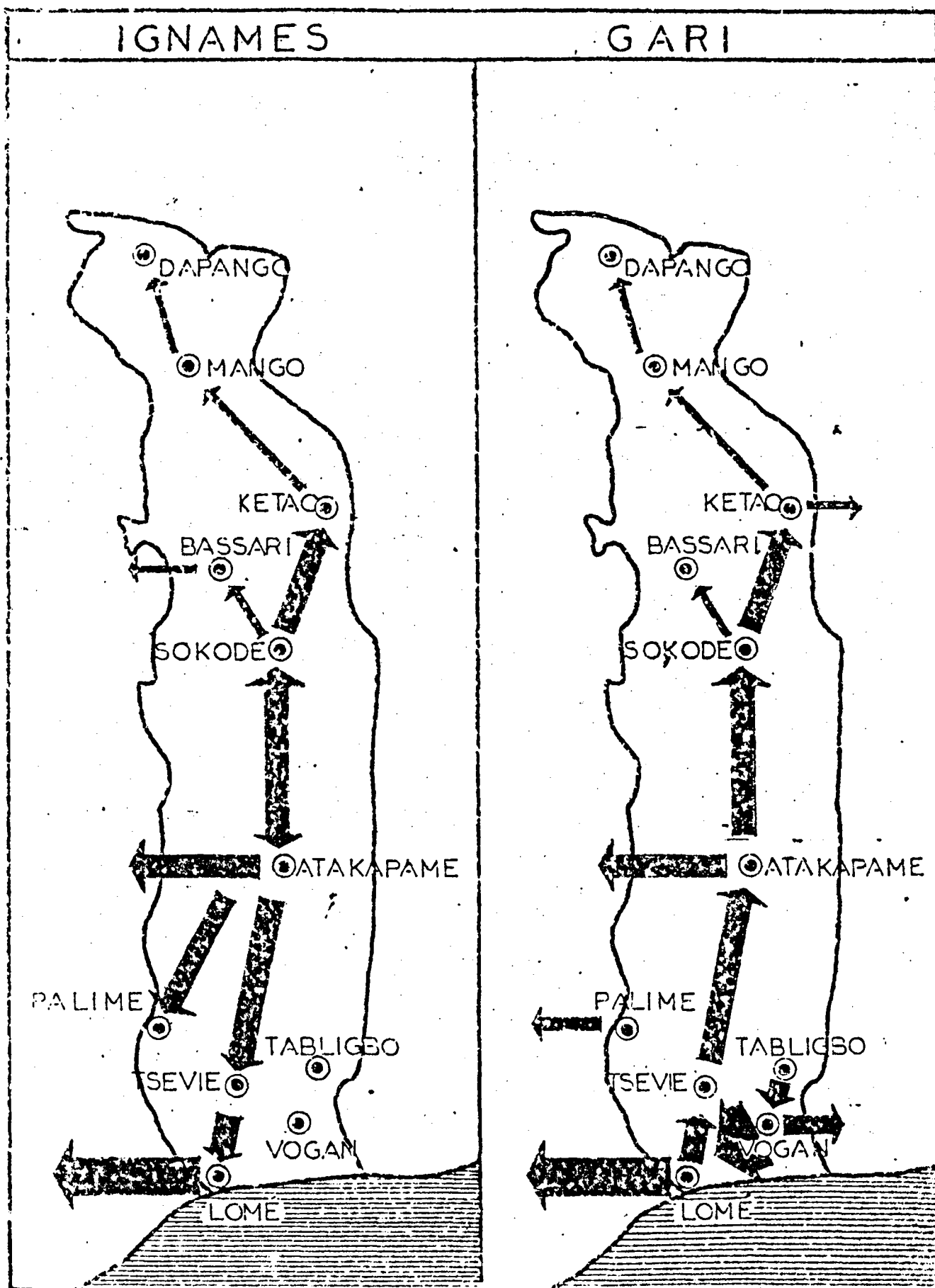
La même chose à peu près se retrouve pour le riz bien que la production soit en augmentation constante. En effet, les régions à haut niveau de vie qui en consomment volontiers achètent plutôt du riz importé de Chine, dont le prix est sensiblement le même ou légèrement inférieur. Le plus souvent les femmes l'achètent par sac de 100 kg à la S.G.G.G. et le revendent au marché, de la même façon que le riz local : par mesure. Il est donc bien difficile de faire la différence.

* Le gari.

Son circuit diffère de celui de tous les autres produits car au lieu de suivre la direction générale NE - SW, il suit au contraire le sens SE - NW. Vers le Nord-Togo, ou Est - Ouest vers le Ghana et le Dahomey. C'est la circonscription d'Anécho qui, avec sa production très importante de manioc, est le fournisseur de toutes les régions du Togo. Il semblerait d'ailleurs que l'habitude de fabriquer de la farine de manioc soit originaire de cette région. Deux faits semblent le prouver :

- 1- Le manioc togolais est doux (sans arsenic) ce qui est très rare ailleurs, où il faut de nombreux trempages et lavages pour rendre les racines propres à la consommation.
- 2- Le gari vendu à l'étranger l'est sous l'appellation "véritable gari togolais". J'ai pu le constater personnellement quand j'étais instituteur en Côte d'Ivoire.

COURANTS COMMERCIAUX DES PRODUITS VIVRIERS



Sa fabrication est l'affaire des femmes qui laissent sécher les racines avant de les raper assez finement. Ceci devient très difficile pour du manioc qui a été plusieurs fois lavé et qui donne un gari aigre.

Le centre le plus réputé, même au delà des frontières est la région Vogan-Anfouin, Tabligbo. Par conséquent la circulation du gari forme un courant très important.

-vers le Ghana (2/3 des exportations) par

- Aflao
- Tsévié
- Palimé

-vers le Dahomey par la côte. Mais le courant est beaucoup plus faible car la zonation des cultures est la même pour les deux pays, qui ont aussi les mêmes ethnies, par conséquent le même genre de vie et les mêmes habitudes alimentaires. Les exportations togolaises très variables selon les années ne se justifient que par le peuplement encore plus dense au Dahomey.

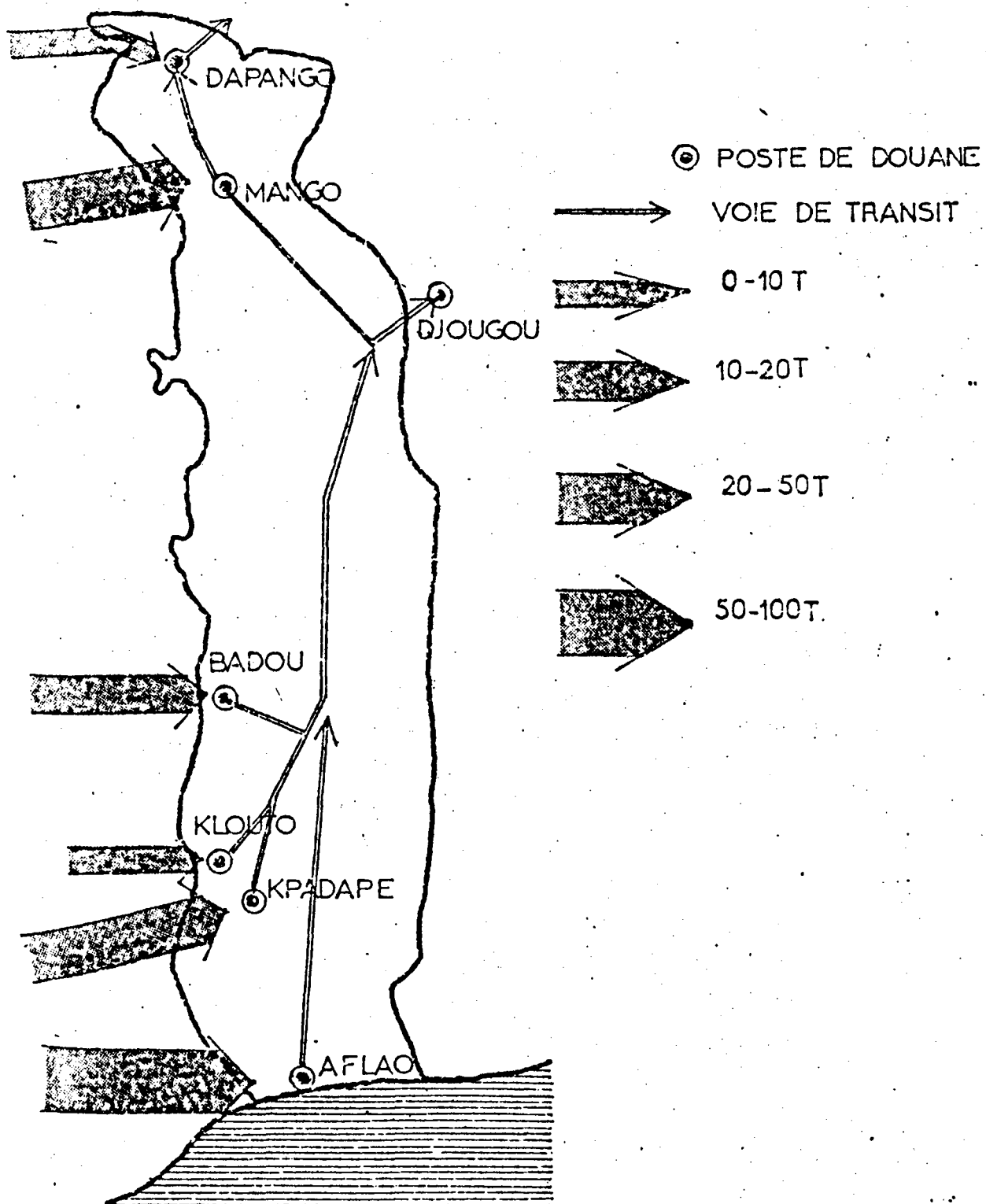
L'importance du trafic est souligné par l'intensité de la circulation routière le vendredi jour de marché à Vogan. Une soixantaine au moins de camions fréquentent le marché, presque tous viennent de Lomé, quelques uns du Ghana ou du Dahomey.

3°) Le trafic de la noix de kola.

La noix de kola est le fruit du kolatier, arbre de la zone de la forêt dense, il est extrêmement réputé pour de multiples usages et ses noms locaux sont nombreux. Riche en caféine, la noix de kola est très appréciée des peuples de la zone soudanaise car c'est un excitant très estimé par ces populations semi-nomades ou écrasées par une chaleur constante. Au Togo, l'un de ses noms est : "Attiké" c'est-à-dire médicament. C'est l'attribut principal de l'un des vaudous (Dieu en ewe, fon, mina). C'est l'un des vaudous les plus sanguinaires : quelques images de ce vaudou dans le récent film "Le Vaudou" ont secoué les âmes sensibles de Lille.

TRAFFIC DES NOIX DE HEDRA

Importation



Le tam-tam qui accompagne ses cérémonies s'appelle "GORO HOUN" ce qui veut dire tam-tam de goro (kola). C'est l'un des fétiches les plus puissants donc le plus redouté, et bien des offrandes ou sacrifices rituels ne peuvent se faire sans noix de kola.

L'arbre ne pousse pas au Togo mais dans le Sud-Ouest du Ghana, d'où les fruits sont acheminés vers le Nord. C'est l'une des plus anciennes formes de commerce de l'Afrique occidentale. Les itinéraires sont nombreux, et le Togo ne joue qu'un rôle de relais.

Tous les postes de douane présentent des chiffres d'importation de kola, compte tenu du trafic clandestin, on peut franchement les doubler.

Ce commerce est entièrement aux mains des Africains. Les distances doivent être parcourues rapidement à cause des difficultés de stockage. En effet, les noix de kola supportent mal le transport. Emballées avec soin dans des paniers, où doit régner une certaine humidité, conservées grâce à des rangées de feuilles alternant avec des rangées de noix, elles doivent être constamment contrôlées. C'est pourquoi le moyen de transport le plus sûr et le plus rapide est le camion. Il existe cependant des centres de stockage plus ou moins longs pour spéculer sur les cours qui varient selon les arrivages. Il ne semble pas qu'il existe de tels centres relais au Togo, tandis qu'au Dahomey, Djougou semble jouer ce rôle.

Les expéditions sont pratiquement directes jusqu'à ces centres de redistribution. Une faible quantité est revendue entre temps sur les marchés togolais, aux femmes qui les revendent au détail pour la consommation locale. Il est à peu près impossible de différencier la part de l'une et de l'autre.

En conclusion, sur les courants de circulation Ouest-Est et Sud-Ouest Nord-Est, nous dirons qu'il est très difficile de donner des évaluations satisfaisantes sur le trafic inter-territorial car il est organisé de telle sorte que toute espèce de statistique officielle est impossible ou gravement entachée d'erreur. Quant aux estimations que j'ai hasardées, elles sont naturellement assez grossières du fait de la fluidité de ce commerce et de ses variations d'une année à l'autre difficilement appréciables.

On peut cependant faire ressortir certains faits :

- une convergence générale des courants vers le Ghana, avec une nette prédominance des transports par camion. Les déplacements à pied se font surtout sur de courtes distances (entre deux marchés de part et d'autre de la frontière par exemple).

- une circulation intense sur certains axes routiers tels que Atakpamé - Badou, Atakpamé - Palimé, qui servent avant tout aux échanges inter-régionaux.

La circulation purement locale est d'importance secondaire.

- la concentration maximale des transports se trouve sur la route littorale, ce que confirment les comptages routiers.

- la variété et l'intensité de ces courants de trafic démontrent aussi leur grande importance économique.

- enfin, ces échanges dont la plupart sont clandestins et aux dépens du Togo soulignent la dépendance économique de celui-ci vis à vis du Ghana, c'est le cas au moins pour les régions du Nord-Togo.

D - LES COURANTS LOCAUX.

Cette étude ne serait pas complète si elle se limitait à l'examen des échanges à grandes distances

Bien que ce soient ces échanges qui conditionnent l'économie du pays il ne faut pas négliger pour autant les courants locaux, à faible distance, car leur concentration aboutit à des circuits inter-régionaux de très grande importance, dépassant souvent le cadre du Togo.

Ces courants locaux varient selon le genre du produit et le type de commercialisation ; ainsi, la concentration des produits vivriers sur chaque marché est à la base des échanges traditionnels, tandis que le ramassage des produits de traite, entraîne des courants d'exportation passant par le Wharf anciennement et par le port aujourd'hui.

Les différents courants locaux sont donc déterminés par les divers types d'économie régionale : traditionnelle, commercialisée ou industrielle.

D'après des exemples, nous essaierons d'évaluer l'importance de ces différents courants par rapport à la circulation générale.

1°. Les courants traditionnels.

Ce sont des courants de faible importance, existant de longue date, et ne dépassant pas le plus souvent, le cadre d'une région. Ils se sont surtout maintenus par tradition et sont alimentés par des produits artisanaux, travaillés encore actuellement par quelques populations auxquelles ils procurent la plus grande partie de leurs revenus.

Ces objets sont encore le sujet de courants commerciaux par suite de leur utilisation traditionnelle dans les travaux agraires ou dans la cuisine

Les fers de houe sont fabriqués dans tout le canton de Tcharé (pays Cabrais) par des hommes, qui avant tout fermiers, sont devenus artisans afin de bénéficier d'une source complémentaire de revenus, nécessaire pour compenser l'exiguité de leurs terres (1 à 2 ha) par famille comprenant en moyenne 10 à 15 membres.

Le fer vient de Bandjeli (Bassari). Ce sont les femmes d'artisans qui vendent les fers de houe sur les marchés, surtout celui de Kétas, le plus important, alors que les hommes vont eux-mêmes, à pied, à travers la montagne chercher le minerai (40 km).

Ce commerce dépasse rarement les limites de la circonscription, bien qu'il soit connu dans tout le Togo.

Les poteries sont un autre exemple de travail resté artisanal et traditionnel. Malgré l'abondance des articles émaillés qui pourrait les remplacer, les femmes préfèrent utiliser pour la cuisine, des pots, petits ou grands, soit parce que leur prix d'achat est moins élevé (raison valable dans le Nord), soit parce que certains pots en terre ont une utilisation très spéciale.

Tel est le cas des grands vases mesurant un mètre de haut environ et qui servent à conserver l'eau, ou lorsqu'ils sont sciés en deux dans le sens de la longueur, le gari.

Ils sont fabriqués dans la région de Tsévié par des femmes de cultivateurs et ce sont les mêmes qui les vendent sur les marchés de la circonscription. En moyenne, une potière vend de 2 à 4 vases par jour de marché. A raison de 4 à 600 frs pièce, elle en tire un gros bénéfice car elle les apporte à pied, un par un en plusieurs voyages par jour de marché, ce qui ne lui fait aucun frais de transport.

De petits pots pour la cuisine sont également fabriqués dans la même région. Le système de vente est semblable au précédent. Il faut compter une vingtaine de pots vendus par femme les jours de marché, ce qui équivaut à une rentrée d'argent de 200 à 400 frs selon la taille des pots.

Cependant, la réputation et par suite le commerce de ces objets en terre ne dépasse jamais le cadre d'une région. Leur intérêt commercial ne se justifie que dans ses limites. En effet, la fragilité et le volume de ces produits artisanaux empêchent toute possibilité de transport, dont les frais réduiraient trop par ailleurs le bénéfice.

Dans le Nord, ce sont les poteries de Niamtougou qui sont très appréciées. Elles donnent lieu à un faible trafic vers le Ghana par Bassari. Ce sont les femmes encore qui font ce commerce et qui rapportent en échange du poisson sec originaire de Kéta (Ghana).

En fait, ces courants sont particuliers et jouent un rôle encore plus social qu'économique. Du moins, est-ce le cas pour les poteries qui, fabriquées et vendues par les femmes, sont une source de revenus personnels au même titre que la vente des légumes cultivés autour des cases.

2°) Les courants locaux : rôle des marchés dans la commercialisation.

Il est hors de doute que les marchés présentent pour le commerce africain une importance primordiale. Ce sont les lieux de transaction les plus actifs. Mais réduire les marchés africains qu'à ce rôle, ou limiter leur étude qu'aux marchés du Togo, serait une lourde erreur.

Il faut donc les voir dans leurs caractères généraux pour aboutir aux singularités des marchés togolais dans le cadre de notre étude.

On distingue trois types de marchés : le petit marché, le marché "spécialisé" et enfin le grand marché.

a) Le petit marché qui se tient tous les jours dans les mêmes villes ou villages ; il est surtout fréquenté par de vieilles femmes et de jeunes enfants, pour les besoins locaux, ces besoins sont quasi uniquement des produits alimentaires et des plats préparés. Il est sans grande affluence. Le marché nocturne entre 19 et 21 heures, espèce de "restaurant" en plein air, pour les célibataires ou utile aux femmes qui ont oublié de faire une provision suffisante le matin, (très pittoresque il est vrai avec ses flammes vacillantes) n'est que la continuation du petit marché.

D'une manière générale, seules les villes bénéficient des avantages des marchés du soir. En effet, la vie nocturne dans les villages est relativement restreinte (du moins l'activité commerciale).

Il faut ranger parmi les petits marchés, les marchés de quartiers urbains trop éloignés du centre.

La localisation de ces petits marchés n'est pas systématique. Seule la place et l'habitude sont déterminantes.

Leur rôle est limité à la ville, à ses quartiers et au village. Les transactions visent des bénéfices immédiats et importants.

b) Les marchés "spécialisés" sont des marchés où on ne trouve qu'un seul produit. Ils sont souvent reliés à un axe de circulation desservant soit un marché d'importance régionale, soit reliant la capitale à une grande ville de l'intérieur du pays. Ainsi, le long du chemin de fer ou de la route allant de Lomé à Atakpamé; et d'Atakpamé à Dapango, le voyageur peut descendre pour acheter un produit réputé de telle ou telle région.

Par exemple, Tsévié est spécialisé dans l'huile de palme dite "Zomi" préparée d'une certaine façon et qui sert à consommer les haricots secs (Veyi). Lilikové est le centre de l'alcool de palme distillé (Sodabi). La vente étant interdite officiellement, les villageois de Lilikové continuent tout de même ce commerce grâce à une dénomination habile de cet alcool dont le nom devient "Klési" (1) c'est-à-dire pétrole. Il y a là une complicité des autorités à qui la supercherie n'échappe point mais qui n'osent rien dire en raison de l'utilisation de cet alcool dans toutes les cérémonies traditionnelles. Les ignames de Ayenngré sont réputées pour faire de bons "foufous" (sorte de purée consistante).

Les marchés "spécialisés" sont donc répartis géographiquement en fonction de l'importance de la production d'une région, de son bas prix ou de la simple qualité du produit. En général, c'est la capitale qui fait la réputation de ces marchés par son appréciation de la marchandise.

Ces marchés jouent en dépit de leur caractère épisodique (le temps du passage du train ou des camions de grands marchés) et de l'importance relative du nombre de vendeurs, un rôle commercial non négligeable.

En effet, les revendeuses d'un produit de grande valeur comme les pagnes par exemple, sont souvent accompagnées de sous-revendeuses. Par souci de lucre, elles font acheter par des correspondants de grandes quantités du produit qu'elles font revendre en détail à l'une de leurs sous-revendeuses sur le grand marché régional. Il suffit de récupérer à la gare les paniers chargés et soigneusement ficelés. Ainsi, les ignames d'Atakpamé sont ramassées, revendues à Lomé par des sous-revendeuses dépendantes elles-mêmes de revendeuses principales de pagnes. Ceci montre que certaines commerçantes togolaises savent diversifier leurs activités pour augmenter les bénéfices. Elles jouent aussi sur l'interdépendance des productions et des besoins régionaux.

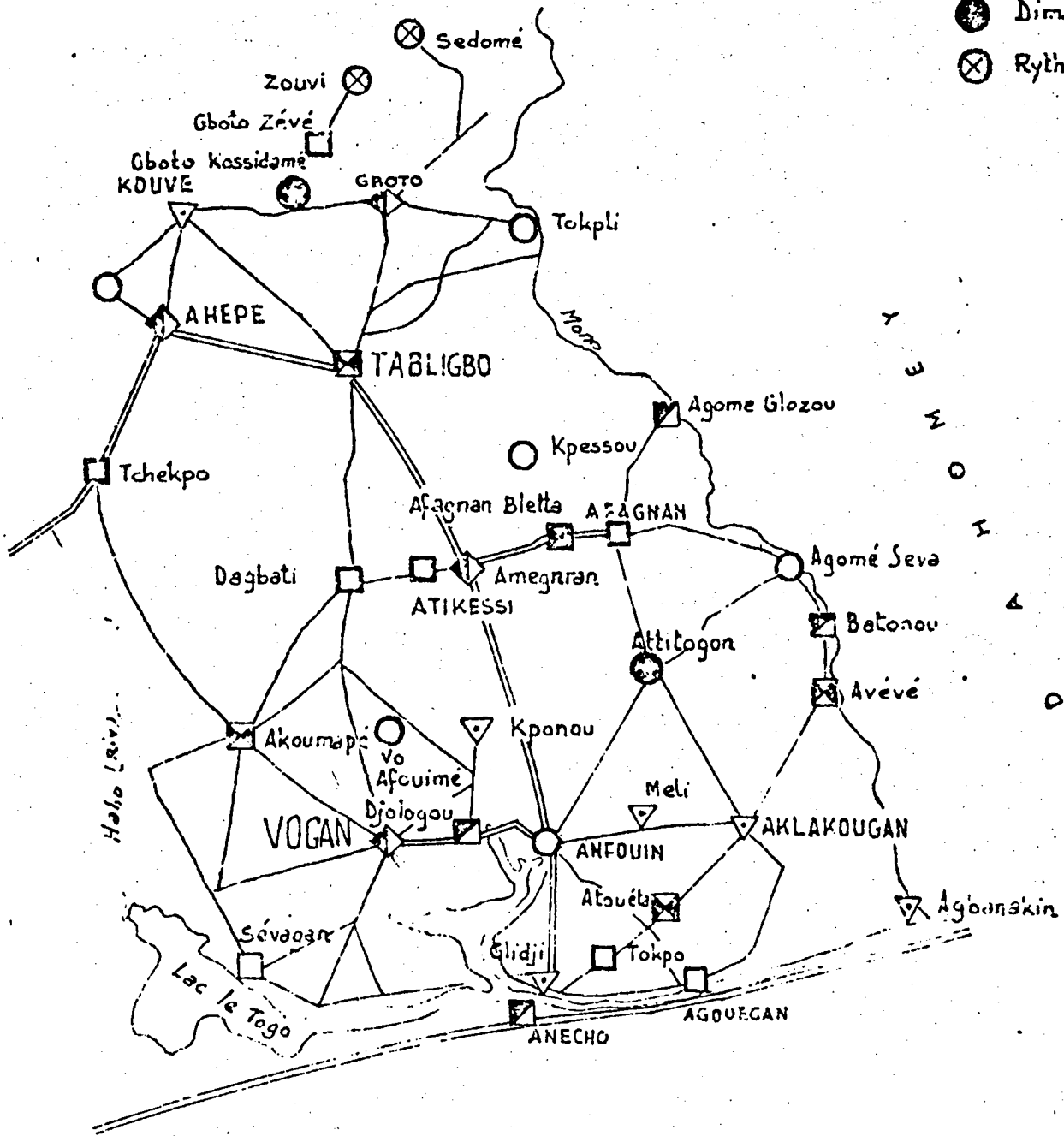
c) Le grand marché rassemble sur le même lieu plusieurs centaines et parfois plusieurs milliers de personnes : acheteurs, vendeurs et flâneurs qui viennent y manger, boire du vin de palme, rencontrer des amis. Il est difficile d'évaluer la population qui le fréquente car elle se renouvelle à

(1) une déformation du mot anglais "Kérosène".

LES MARCHES

CIRCONSCRIPTIONS D'ANECHO, TABLIGBO
ET VOGAN

- Lundi
- ▣ Mardi
- ▤ Mercredi
- ▽ Jeudi
- ◇ Vendredi
- Samedi
- Dimanche
- ⊗ Rythme de 5 jours



OCEAN ATLANTIQUE

chaque instant ; on ne le peut même pas en comptant les arrivées sur les divers chemins, car ce sont souvent les mêmes individus qui viennent, partent et reviennent. Ce type de marché commence vers 7 ou 8 heures du matin, mais il ne bat son plein qu'à partir de 10 heures et jusqu'à 13 heures environ. Si vers midi ou 13 heures, l'animation diminue un peu, elle ne cesse pas de tout le reste de la journée ; elle se prolonge jusque vers 16 ou 17 heures.

Les vendeurs et les vendeuses occupent des places spéciales, qui varient d'un marché à l'autre. Il n'y a donc pas une structure fondée sur la diversité des produits vendus. Il y a simplement un ordre, c'est-à-dire que les marchands se localisent toujours au même emplacement, ce qui fait qu'il n'y a pas de disputes et que tout de même il est relativement facile de se diriger, pour les achats que l'on a à effectuer, le marché étant formé de blocs de marchandises de même espèce. Dans les marchés modernes, construits par l'Etat, une taxe est perçue par l'administration sur l'emplacement occupé. C'est le cas du grand marché de Lomé.

Certaines formes d'artisanat ne se séparent pas du marché. Il y a toujours quelques tailleurs, avec leurs machines à coudre, qui confectionnent avec les étoffes achetées sur place à divers clients les vêtements désirés. Les marchands de vélos ou vendeurs de pièces détachées font également les réparations nécessaires aux bicyclettes endommagées et les coiffeurs y établissent leurs boutiques en plein vent.

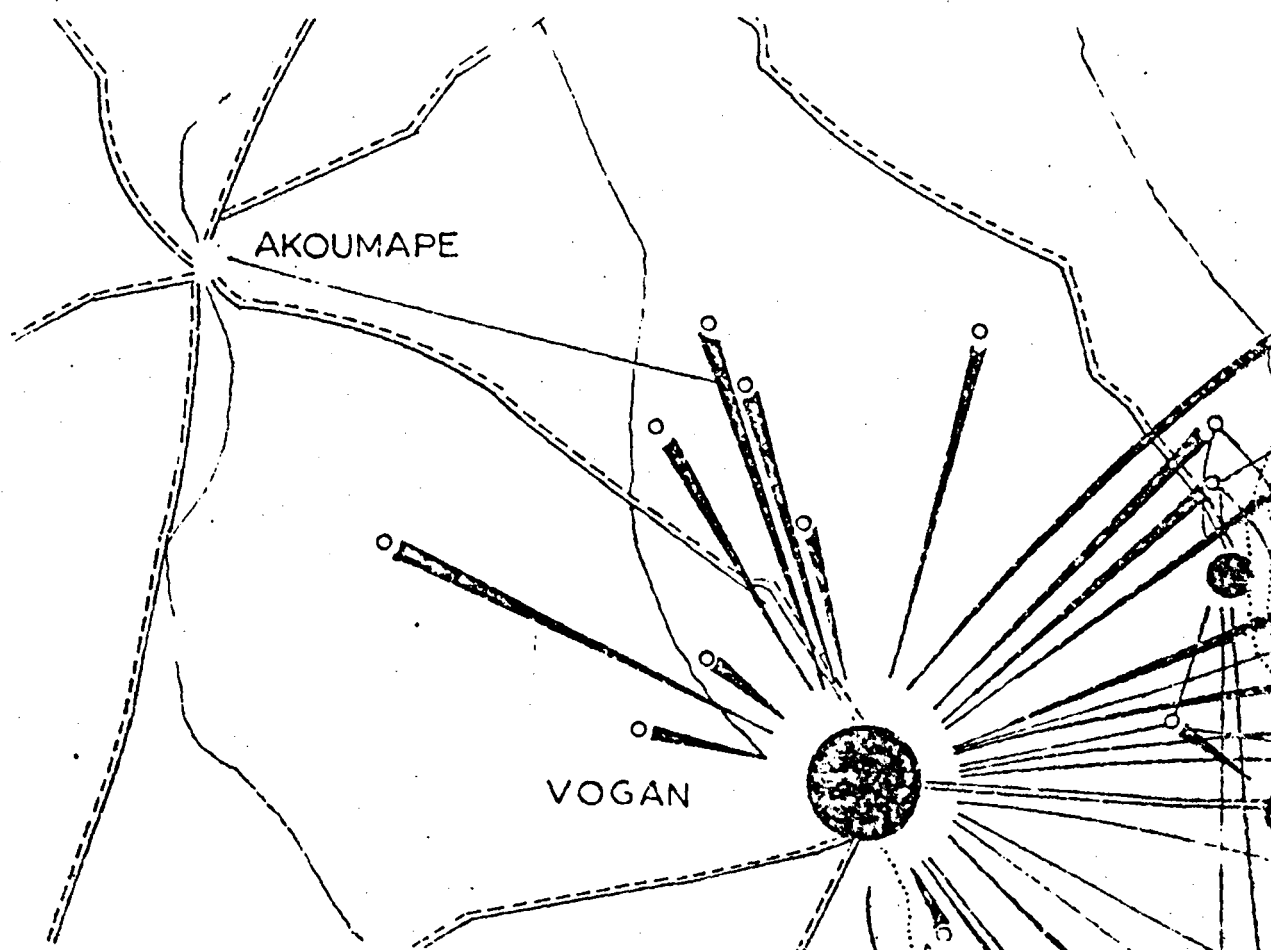
Aux blocs de marchandises, autour desquels s'agitent les acheteurs, correspond une division sexuelle des vendeurs.

Les hommes vendent en général les pièces détachées de vélos, le bétail, et la viande, les outils de cultivateur, les objets de féticheries.

Les femmes dominent partout ailleurs notamment dans la vente des produits vivriers (1)

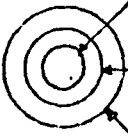
C'est donc dans les grands marchés qu'il faut ranger les marchés régionaux comme Vogon.

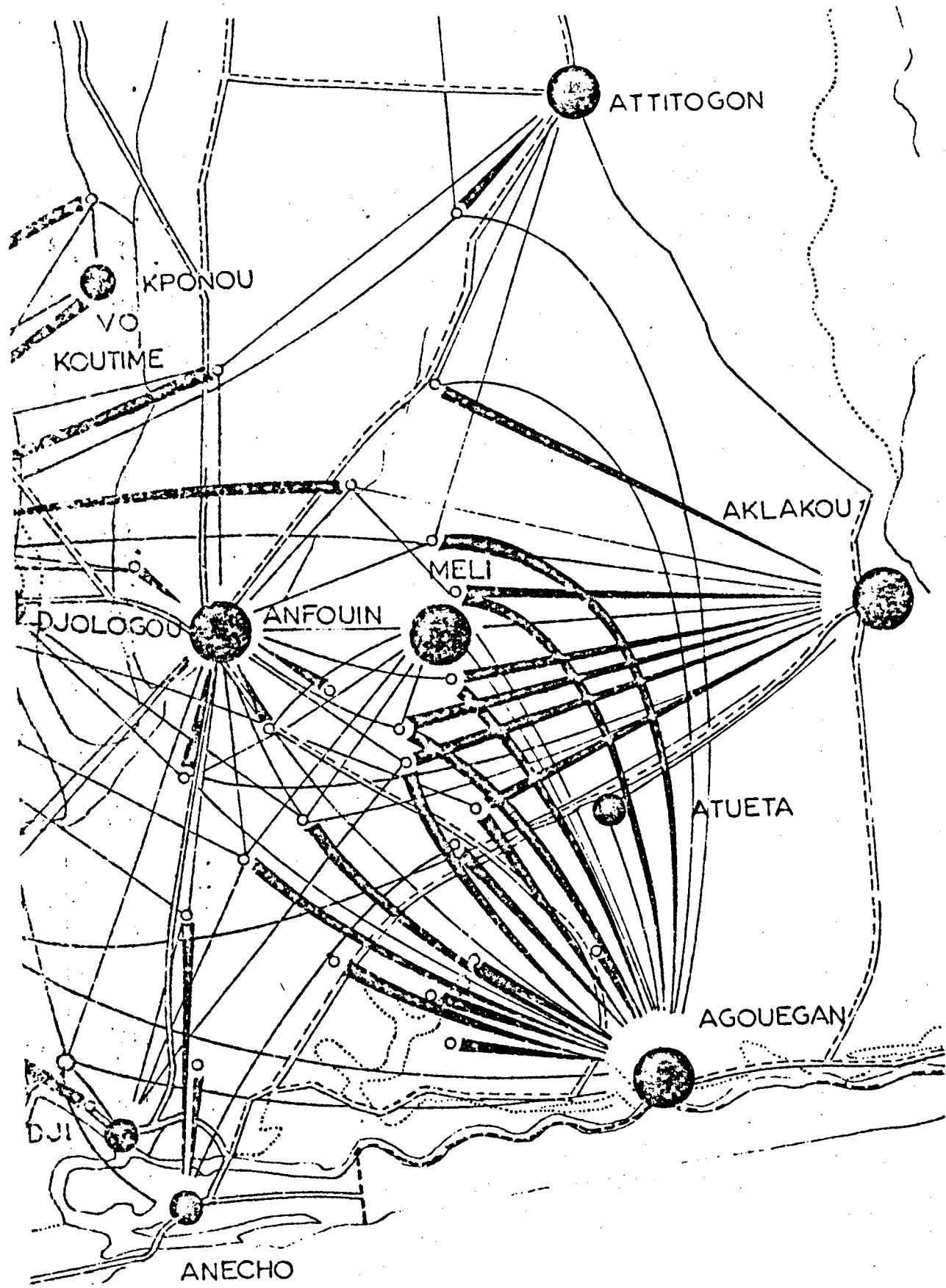
(1) Il n'existe pratiquement pas d'hommes vendant des produits vivriers sur les marchés togolais comme au Dahomey (voir : de B. Bastide et P. Verger : Contribution à l'Etude Sociologique des marchés nagô du Bas Dahomey.



LES MARCHES

LEUR AIRE D'ATTRACTION

-  Rivière
-  Zones inondables et marécageuses
-  Frontières internationales
-  Routes goudronnées
-  Pistes principales
- 
 - Marché d'intérêt local
 - Marché important
 - Marché très important
-  Village
-  Marché principal du village
-  Marché secondaire



OCEAN ATLANTIQUE

Deux systèmes de réseaux qui s'enchevêtrent l'un dans l'autre relient, d'un jour à l'autre de la semaine les marchés locaux et les marchés régionaux à ceux des régions voisines ; c'est à travers ces réseaux que circulent les marchandises du Sud vers le Nord du Togo.

Le premier réseau archaïque, ne relie que les villages voisins, ceux auxquels on peut se rendre en une nuit, et en marchant à pied, portant les marchandises sur la tête; le second, moderne, conséquence de l'établissement des routes et des voies, moyens de communication, plus faciles que les sentiers à travers la brousse, conséquence aussi de l'apparition de sociétés de transport collectif, (cars de voyageurs, camions de marchandises) qui permettent de relier en quelques heures un marché à un autre, fort éloigné.

On peut donc dire que la route ou les voies ferrées ont superposé aux entrelacements des réseaux archaïques un nouveau style faisant communiquer des centres éloignés, directement les uns aux autres, mais ces moyens de transport rapides n'ont pas aboli le système qui est une des caractéristiques de la vie économique. Par contre, ils ont agi comme un facteur de désagrégation sur les effets sociaux de ces réseaux.

En effet, la route ou le chemin de fer en jetant d'une ville à une autre fort éloignée des masses de vendeurs et de vendeuses qui peuvent varier leurs itinéraires et ne se rencontrent plus forcément, au même jour de la semaine, au même endroit, loin de fortifier le sentiment de solidarité tend plutôt à le relâcher.

Ainsi les moyens de transport moderne qui auraient pu faire rentrer la femme plus rapidement chez son époux, ont joué au contraire contre la famille, en permettant à la femme de partir pour de longues semaines parfois des mois, abandonnant ses enfants, (du moins les plus âgés) à son mari, sans se fixer, comme c'était le cas jadis, pour de longues absences, dans la famille de ses propres parents. La route et le chemin de fer ont donc en intensifiant le sentiment antique de l'indépendance féminine, développé le facteur de séparation des sexes et par voie de conséquences, la liberté sexuelle des deux conjoints.

Il est certain que le marché a une importance sociale.

C'est donc avec raison que Monsieur LOMBARD, dans son article sur le contrôle social au Dahomey, écrit : "Le marché africain est le lieu de rassemblement idéal, un des meilleurs foyers d'action du contrôle social... C'est au marché qu'on apprend les nouvelles des pays, au marché que la mère présente son nouveau-né et que la femme élégante fait admirer ses pagnes récemment richement achetés, dont la couleur ou la coupe vont déterminer des modes nouvelles. Dans une société hiérarchisée et souvent cloisonnée, vu l'importance du rôle joué par la famille, comme cellule sociale fermée, le marché apparaît comme le seul moyen de contact entre groupements sociaux". Par ailleurs, Monsieur BALANDIER écrit dans "Sociologie Actuelle de l'Afrique Noire" : "Les marchés constituent un réseau qui a, en même temps qu'un caractère économique, une signification sociologique ; ils créent un champ où des rapports sociaux diversifiés peuvent s'affirmer et les influences culturelles se diffuser".

Toutefois, on ne peut pas dire que les marchés togolais soient un lieu sacré, avec la constitution d'un corps spécial de prêtres-fonctionnaires comme au Dahomey, et soumis à certaines interdictions. Cependant, ils ont un caractère religieux indéniable.

En effet, il n'y a pas d'acte important de la vie traditionnelle qui ne s'inscrive dans le cadre du marché. C'est donc à ce titre que certaines cérémonies religieuses se passent au marché.

Ainsi, après l'initiation religieuse des jeunes filles dans les couvents fétichistes, c'est au marché qu'elles vont mendier symboliquement, le corps enduit d'huile de palme, marchant courbées, poussant des grognements. C'est encore au marché que les jeunes filles pubères passant de l'état d'adolescentes à celui d'adultes vont danser pratiquement nues exhibant ainsi leur corps aux soupirants éventuels. C'est au marché que le jeune garçon énurétique, accompagné par un membre de sa famille, va se faire huer et essuyer la honte publique, un crapeau attaché soit au cou, soit à la verge, afin de le guérir de cette habitude.

C'est aussi au marché que l'exécution de certains criminels récidivistes se faisait avant les prisons modernes pour bien montrer que toute la communauté des vivants et des morts les rejette.

Tout ceci montre que le marché n'est pas seulement un phénomène économique ; il joue aussi un rôle social et religieux. Ce qui est certain c'est que les marchés sont un bon observatoire pour étudier la vie économique locale.

A ce titre, ce qui est frappant au Togo, c'est le contraste entre la densité des marchés du Sud et celle des marchés du Nord.

Si l'on tient compte pour déterminer l'importance des marchés en tant que centres commerciaux, les deux critères suivants : nombre de commerçants par jour de marché et aire d'attraction, on peut tirer de l'étude générale des marchés togolais les faits suivants :

- Dans le Nord, à partir de Sokodé, on ne compte qu'un marché important par circonscription. Le nombre des vendeuses varie de Dapango (600) à Kétas (3 000) qui est le plus gros marché du Nord. Par ailleurs, n'existent que des petits marchés (100 à 500 marchands) qui témoignent d'une économie encore aujourd'hui très fermée, avec des échanges locaux de faible envergure.
- Au contraire, le Sud présente une grande densité de marchés. La circonscription d'Anécho, comme celle d'Atakpamé, comptent une vingtaine de marchés d'importance sensiblement égale, en plus des centres commerciaux principaux. Sur celui de Vogan, s'installent en moyenne 15 à 20 000 revendeuses et marchandes. C'est de loin la place commerciale la plus fréquentée du Togo.

- L'aire d'attraction varie en conséquence. Dans le Nord, elle dépasse rarement 30 à 40 km de rayon, distance journalière moyenne parcourue à pied par les vendeuses. Le rôle des camions est insignifiant en tant que moyen de locomotion ; sauf à proximité de la frontière ghanéenne où les camion immatriculés au Ghana assurent le transport les jours de marché ; c'est le cas pour Dapango et Bassari. Au contraire, les marchés du Sud ont une zone d'influence économique très étendue et la plupart d'entre elles se recoupent. Des moyens de transport sûr et rapides, les camions, des cultures riches bien développées, ont stimulé une économie d'échange à longue distance. Le rayon d'influence de tels marchés atteint facilement 100 à 200 km, selon les directions.

Cette différence entre les deux types de marchés est due à l'opposition entre l'économie de subsistance du Nord et l'économie d'échange de la région littorale : à cause de leur éloignement, les régions de Savane ne peuvent participer facilement à l'activité commerciale des régions de la côte.

Néanmoins, quelle que soit leur importance, les marchés ont deux raisons d'être :

- le marché est d'abord un "phénomène social". Les vendeuses font souvent de longs trajets à pied : 20 à 40 km, et perdent ainsi toute une journée pour aller vendre au marché des produits sur lesquels elles réalisent des bénéfices quelquefois très maigres : 50 à 100 frs par jour ! uniquement par besoin d'émancipation, afin d'acquérir une certaine indépendance tant matérielle que morale. A ce propos, on estime que la moitié de la population féminine est tous les jours sur les routes, en direction de différents marchés.

- le marché est aussi un centre commercial, caractérisé par une véritable organisation, soit traditionnelle, soit nouvelle.

Par organisation traditionnelle, il faut entendre le système commercial concernant les produits manipulés uniquement par les Africains. D'une façon générale, il y a acheminement vers les marchés, des produits en vrac (par charges individuelles, ou en quantité commerciale par camions ou par trains-marchés) selon des directions différentes qui varient d'après les zones d'attraction des marchés. Ensuite, a lieu sur les marchés, la concentration des différents types de produits "par quartiers". La vente a lieu en gros ou au détail.

Deux particularités ressortent de ce processus apparemment simple. Premièrement, la complexité de l'achat ou de la vente, qui dérive de l'existence de tout un réseau d'intermédiaires entre le producteur et le consommateur. Il en découle deux problèmes : la faible rentabilité d'un tel commerce, et le sous-emploi d'une nombreuse main-d'oeuvre.

Deuxièmement, la spécialisation commerciale de certains groupes sociaux comme dans le Sud ; la prépondérance des femmes commerçantes de tissus ou des marchandes de poissons, alors que dans le Nord, ce sont les hommes d'origine étrangère souvent, qui vendent les tissus. La spécialisation s'étend quelquefois à tout un marché. Autrefois, au temps de la colonisation, Mango était un centre commercial florissant vivant du passage du bétail amené du Niger au Ghana à travers le Togo.

Aujourd'hui, c'est une ville en déclin, car la majorité de ce trafic se fait directement de Haute-Volta sur Bawku (Ghana) qui de ce fait prend l'importance de Mango. Par contre, un exemple actuel est le marché de Vogan dont le gari fait la réputation.

Une organisation nouvelle s'est peu à peu greffée sur ces traditions. L'initiative en est due aux Européens qui créèrent, pour faciliter l'achat des produits à exporter "des marchés officiels". Ceci permet pour tout achat un contrôle de la qualité, par le service du conditionnement, suivant les prix fixés. De plus, l'institution d'un calendrier des marchés, permet un ramassage rationnellement prévu par région. C'est d'ailleurs pourquoi la commercialisation des produits de traite commande la structure et le trajet des courants locaux.

3°) Les courants locaux alimentés par les produits industriels :
Ravitaillement des usines.

Un autre type de courants locaux modernes est présenté par le système de ramassage de certains produits nécessaires au ravitaillement de certaines usines. Ceux-ci diffèrent des précédents en ce sens que les marchés ne jouent pas le rôle de lieux de transaction. Il y a ramassage directement chez le producteur. Le réseau routier est un facteur déterminant de l'importance de la collecte et la production industrielle dépend du bon fonctionnement de cette collecte.

Nous prendrons deux exemples qui illustrent bien ces principes : celui de l'huilerie d'Aloekoegbe et celui de la féculerie de Ganavé. Ces deux usines sont situées dans le Sud.

A Aloekoegbé, ce sont les frais de transport trop élevés qui conditionnent en partie les difficultés rencontrées par l'usine, pour atteindre une rentabilité correcte. En effet, le prix de revient du transport des régions vers l'usine dépassait jusqu'en 1964, de beaucoup les prévisions, parce que les acheteurs effectuaient une distance moyenne journalière de 35 km allant collecter les produits jusqu'à la frontière du Dahomey. A partir de 1964, les plantations modernes, d'accès facile se mettent à produire ; la différence enregistrée dans la production est frappante.

1959.....	145 tonnes d'huile
1960.....	491 "
1961.....	436 "
1962.....	247 "
1963.....	516 "
1964.....	864 "
1965.....	544 (année particulièrement sèche)
1966.....	894
1967.....	?
1968.....	?
1969.....	?
1970.....	900 tonnes d'huile

L'usine de Ganavé présente une organisation de collecte toute différente. Il n'y a pas d'acheteurs mais un certain nombre de points d'achat autour de l'usine, où l'achat de la récolte des cultivateurs est garantie.

L'usine s'occupe seule du ramassage en faisant un secteur par jour. Le manioc est collecté grâce à des routes faites souvent par les cultivateurs eux-mêmes, aussi la production est-elle toujours sensiblement la même.

1958.....	4 136 tonnes de fécule
1959.....	1 562 "
1960.....	5 705 "
1961.....	5 393 "
1962.....	5 730 "
1963.....	5 745 "

1964.....	6 500 tonnes de fécule
1965.....	2 330 (conséquence de la sécheresse)
1966.....	?
1967.....	?
1968.....	?
1969.....	?
1970.....	8 000

Je dois cependant préciser que cette usine dotée depuis 1969 d'un équipement moderne est fortement tributaire des récoltes de manioc, fort inégales et insuffisantes. La base de rentabilité de l'usine (35 000 tonnes) n'est jamais atteinte.

Toutefois, ces différents exemples montrent que la direction et l'intensité des courants locaux de type africain s'expliquent par la localisation et l'importance des marchés.

Des circuits particuliers de type moderne, telle que la collecte des produits de traite, ou de produits en vue d'une manipulation de type industrielle, se sont greffés peu à peu sur cette économie traditionnelle.

Enfin, la concentration de ces courants locaux entraîne la formation des courants de trafic inter-régionaux.

En conclusion, nous soulignerons que les courants locaux donnent naissance à des courants de circulation bien définis :

- les échanges de type africain ont créé des courants de région à région, puis de pays à pays.
- les courants locaux de type européens se dirigent au contraire vers Lomé en vue de l'exportation.

Parmi les différents circuits commerciaux, ce sont les courants de trafic entre le Togo et le Ghana qui présentent le problème économique le plus important. Entre ces deux pays, on note en effet un trafic clandestin

tellement important qu'on a pu dire "la fraude est l'industrie la plus prospère du pays", formule qui semble assez juste, bien que sévère. En effet, on peut apprécier en gros à un milliard de CFA le montant du trafic avec le Ghana, alors qu'à titre d'exemple le budget du Togo s'établit en 1970 à 7 milliards 980 millions.

D'autre part, la balance commerciale est déficitaire et cette réalité est relativement alarmante si l'on tient compte de la nécessité pour un pays jeune de s'équiper. Un exemple en 1965, le déficit a été multiplié par deux à cause des importations de matériel pour la Brasserie du Bénin et l'usine textile de Datja auxquels il faut ajouter les travaux du port.

Ceci nous amène à regrouper les problèmes qui se posent à l'économie togolaise, et à analyser les solutions que l'Etat a soit mises en application, soit prévues dans le cadre du plan quinquennal 1971 - 1975.

CHAPITRE VII

PROBLEMES ET PERSPECTIVES D'AVENIR

Toute notre étude nous l'a montré, le Togo est avant tout un Etat agricole. On calcule que la population active se répartit de la façon suivante :

Agriculture.....	90 %
Secteur secondaire.....	2 %
Secteur tertiaire.....	8 %

C'est donc actuellement, et essentiellement de l'agriculture que dépend la circulation des biens et des personnes. Ce sera aussi la première série de problèmes que nous étudierons. Mais, nous avons aussi eu l'occasion de voir que des cultures riches ne sont pas toujours suffisantes pour créer des échanges actifs, c'est pourquoi nous aurons aussi à analyser les problèmes posés par l'infrastructure économique, et cela nous amènera à un nouveau problème, celui de l'inintégration des régions nord dans les circuits togolais. Enfin, nous aurons à dégager brièvement quelles solutions l'industrialisation pourrait apporter, et les prévisions du plan quinquennal.

A - PROBLEMES DE L'AGRICULTURE.

Ils sont, comme dans tous les pays en voie de développement, très nombreux. On peut cependant les classer en plusieurs catégories.

1°) Les problèmes qui découlent des conditions naturelles.

Au Togo, ce sont en réalité les moins graves, dans l'immédiat tout au moins. En effet, 10 % seulement de la superficie soit 5 700 km² sont annuellement cultivés alors que 60 % pourrait facilement l'être.

- Les sols riches naturellement fertiles représentent 20 % du sol. Ce sont la terre de barre, et les terres noires du Centre, les sols ferrallitiques de l'Akposso et du Litimé.

- Les sols relativement fertiles comprennent les terrasses alluviales (Mono, Zio, Haho) et les sols ferrugineux tropicaux tels les sols rouges sableux du Nord-Togo et représentent encore 40 % de l'espace togolais.

Par conséquent, le problème des terres ne se pose pas en tant que tel. Il faut cependant corriger un peu cette optique par le problème de l'eau qui est peut-être encore plus important. Quelques régions seulement en ont en excès (basse vallée des fleuves côtiers, vallée de l'Oti), quelques aménagements y permettraient la culture du riz irrigué. Un champ d'expérience est d'ailleurs réalisé à Mission Tové (Tsévié) par des Chinois de Formose qui obtiennent des résultats très encourageants, mais ne rencontrent pas beaucoup d'échos auprès des paysans, pour des raisons que nous étudierons. Le manque d'eau est beaucoup plus fréquent.

Au Nord où la quantité (plus de 1 200 mm) est suffisante, mais la saison des pluies est trop courte, ce qui impose une très longue "jachère climatique". Installé à Dapango depuis 1962, le B. D. P. A. (Bureau pour le Développement de la Production Agricole) avait en partie résolu le problème en construisant une vingtaine de petits barrages en terre, mais faute d'entretien, la plupart sont sans effet. Au Sud, au contraire, l'humidité est assez bien répartie dans l'année mais la quantité de pluie constamment à la limite du minimum nécessaire aux cultures. Un projet de barrage sur le Mono, commun au Dahomey et au Togo devait créer une retenue d'eau suffisante pour éviter les aléas de l'irrégularité de la saison des pluies. Il devait en outre alimenter une centrale électrique. Le projet est actuellement abandonné car le barrage d'Akosombo au Ghana fournit assez d'électricité pour ravitailler aussi le Togo, le Ghana et le Dahomey.

2°) Les problèmes humains.

Ils sont de loin beaucoup plus importants. On peut les répartir en deux catégories : problèmes de mentalité et problèmes techniques qui en réalité sont indissociables car les mentalités conservatrices entraînent le maintien de techniques traditionnelles.

D'une façon générale, le cultivateur togolais obtient grâce à un travail acharné, des rendements bien faibles.

On a calculé qu'un paysan de Bassari devait travailler 120 heures dans son champ de coton pour se procurer 1 m de tissu de pagne ! Les rendements moyens à l'ha et en tonne de certains produits sont :

9X

maïs	6 t
riz	7 t
coton	1 t
arachide	4 t

Ce qui est évidemment très faible et explique que les quantités commercialisées le soient aussi.

Les techniques sont évidemment en cause car le cultivateur ne connaît pas la mécanisation, le labour attelé, les engrais chimiques, le fumier (exceptions faite du pays Cabrais), les techniques d'irrigation ou de drainage, la sélection des graines et des plants, la culture en terrasse dans les régions montagneuses (sauf au pays Cabrais). Les seuls instruments sont la houe, le coupe-coupe et la hache. La culture sur brûlis est encore pratiquée au Nord d'Atakpamé et jusqu'à Dapango. Les avantages qu'elle procure ne sont rien en comparaison de ses inconvénients : le feu détruit la mince couche d'humus, décompose les sels minéraux, tue les bactéries indispensables à l'agriculture, et cette pratique implique de très longues jachères pour laisser la forêt régénérer le sol.

Deux secteurs seulement échappent à ces méthodes archaïques : la zone de la terre de barre où se pratique l'assolement triennal : maïs, manioc engrais verts et le pays Cabrais. Ce sont aussi celles qui obtiennent les meilleurs résultats.

Depuis l'époque coloniale des fermes expérimentales et des centres pilotes ont pour but la diffusion de plants sélectionnés et de méthodes modernes de culture. En réalité, aucun n'a obtenu de résultats spectaculaires. Les fermes-écoles, celle de Tové datant de l'époque allemande et celle de Glidji fondée en 1961 par les israéliens forment certes des jeunes, mais il est bien rare que les conséquences en soient importantes. En effet, ou bien les jeunes sortis de ces écoles estiment que le fait d'avoir fait des études les a élevés bien au dessus du travail agricole et ils n'acceptent plus de retourner à la terre, ou bien rendus à leur village sans terres personnelles, ils se heurtent

à l'hostilité des vieux tout puissants et horriblement méfiants vis à vis de toute nouveauté, avec quelques raisons d'ailleurs.

Par exemple, la culture attelée préconisée dans les centres-pilotes n'est guère possible dans les villages car les bêtes devraient fournir l'effort maximum à la fin de la saison sèche, au moment où elles sont les plus maigres.

De même, la généralisation des tracteurs ne résoudrait pas non plus tous les problèmes car d'une part cela libérerait une importante quantité de main-d'oeuvre dont il est à craindre qu'elle ne ferait qu'augmenter l'énorme masse des sans-travail des villes. D'autre part, il n'est pas sûr que dans l'état actuel des choses, le matériel puisse être entretenu. Il y a malheureusement des exemples de tracteurs pourrissants sur la place du village faute de pièces de rechange.

La méfiance naturelle des gens de la terre s'accroît encore devant quelques échecs même partiels et ils préfèrent s'en tenir aux méthodes ancestrales qui ont toujours nourri leurs pères et nourriront donc bien leurs enfants.

En réalité, le seul vrai reproche que l'on puisse formuler, c'est que toutes ces méthodes apparaissent comme de la "sur-imposition". Elles sont "affaires de Blancs", à la rigueur de Jaunes (cas du riz de Mission-Tové) mais ne procèdent pas d'une élévation générale et collective du niveau culturel des masses rurales, ni de l'éveil de la conscience paysanne aux exigences de l'économie moderne. C'est pourquoi nous parlerons, pour en terminer avec les problèmes agricoles, d'expériences qui ont d'avantage de chance de succès :

- Le mouvement coopératif date en fait de la colonisation française où il fonctionnait sous forme de S. P. R. (Sociétés de Prévoyance Rurales). Une loi de juin 1959 a transformé ces S.P.R. en S.P.A.R. (Sociétés Publiques d'Action Rurale). On en comptait 17 dans tout le pays dont le but était de promouvoir et de faciliter la production et la commercialisation des produits agricoles et d'élevage. Elles accordaient des prêts en nature (semences, engrais, matériel agricole ou de construction) ou en espèces. Elles encourageaient la formation de mutuelles, ce qui est assez bien dans l'esprit togolais puisque de tous temps ont existé des équipes d'entraide.

Malheureusement, leur activité a été très limitée malgré leur assez bonne adaptation au milieu et aux mentalités, faute de cadres et de crédits. Mais, les plans ont tenu compte de la leçon et ils ont prévu l'organisation de cinq régions économiques (maritime, centrale, des plateaux, de la Kara et des Savanes) assez autonomes et ayant chacune leur S.O.R.A.D. (Sociétés Rurales d'Aménagement et de Développement) dotées d'importants moyens techniques et financiers. Les S.O.R.A.D. reprendront les activités des S.P.A.R supprimées, mais jouiront en plus de véritables pouvoirs décisionnaires en matière économique. C'est ainsi qu'en 1968, la S.O.R.A.D. des plateaux a entrepris à ses frais l'aménagement et le bitumage de la route du plateau de Dayes. Les conséquences étaient déjà sensibles alors même que la route n'était pas achevée. Elle est achevée aujourd'hui. La circulation des biens et des personnes dans cette région en a été facilitée.

Il faut aussi faire mention des "Secteurs de modernisation". A l'heure actuelle, il en existe deux : le Semnord (Secteur de Modernisation du Nord) qui s'efforce de construire des barrages de retenue d'eau et de les entretenir ; le Semnord lutte aussi contre le feu, tente de stopper la dégradation des sols par le reboisement et cherche à améliorer l'élevage par des campagnes sanitaires. L'autre est le Secteur de Modernisation Agricole de l'Est-Mono. C'est lui qui organise la colonisation de ces régions par les Cabrais et qui diffuse la culture du coton à longue fibre. Les résultats obtenus sont encourageants puisque ces terres longtemps incultes sont mises en valeur rationnellement.

Pour terminer, il faut se souvenir de l'action menée par le monastère bénédictin de l'Ascension à Dzogbégan, sur le plateau de Dayes. Les moines possédaient (car ce centre est fermé actuellement) un centre de formation agricole qui n'accepte les stagiaires que lorsque les conseils de village leur ont accordé des terres. Les jeunes recevaient une formation théorique et pratique pendant neuf mois dans l'enceinte du couvent, ensuite les moines leur fournissaient de jeunes plants et des graines sélectionnées qu'ils utilisent dans leurs propres champs pendant une nouvelle année agricole avec les visites et les conseils des moniteurs. Ils retournent ensuite à l'école pendant la morte saison pour tirer les conclusions de leurs expériences et parfaire leurs connaissances.

Aucune modification fondamentale n'a été apportée aux méthodes traditionnelles qui ont seulement été améliorées et rationalisées. Lancée en 1964, l'expérience a été très enrichissante à la fois pour les jeunes du plateau et pour le gouvernement.

B - LES PROBLEMES POSES PAR LA DEFICIENCE DE L'INFRASTRUCTURE.

Il serait faux de vouloir imputer à l'agriculture tous les maux de l'économie du Togo. Nous avons eu maintes fois à le souligner, bien des régions ne produisent ni mieux, ni plus faute de l'assurance de pouvoir écouler leurs productions dans de bonnes conditions, donc faute d'une infrastructure suffisante.

Dans ce domaine, les voies de communication apparaissent comme primordiales car elles permettent non seulement la circulation des produits, des hommes et des animaux, mais aussi celle des idées novatrices.

Elles désenclavent la campagne et c'est essentiel.

Nous avons vu que d'une façon générale, le C.F.T. connaissait de graves difficultés ; le principal reproche qu'on puisse lui faire est d'être resté un réseau de traite de type colonial. Le faible écartement des voies (1 m) et le peu de solidité du ballast ne permettent ni les convois lourds, ni les trains rapides. Dans le meilleur cas, il faut 6 heures pour faire Lomé - Blitta (280 km). De plus, le problème de l'arrêt de la voie à Blitta est grave en ce sens que ce centre n'est pas équipé et ne correspond à aucune unité économique. Par conséquent, le rail ne joue aucun rôle dans les régions du Nord et ne peut participer à leur mise en valeur.

Enfin, ce qui paraît beaucoup plus grave encore et qui en fait, est la condamnation du rail dans les circuits économiques, c'est l'inexistence totale des voies transversales. Le chemin de fer date des Allemands, et prévu en fonction des besoins de la colonie allemande : il n'a jamais progressé depuis.

C'est donc au réseau routier à assumer la circulation au Togo. Dans son ensemble, il est assez bien adapté aux besoins de cette circulation, ce qui ne veut pas dire qu'il est sans problème, loin de là !

On peut d'ailleurs classer ces problèmes en deux séries :

- 1° problème de qualité
- 2° problème de quantité

1° Problème de qualité.

635 km de routes bitumées depuis 1960, c'est tout dire. Le reste, même dit "route de première catégorie" apparaît à l'étranger non prévenu comme des chemins de campagne mal entretenus.

Presque partout se rencontre le phénomène de la "tôle" sorte d'ondulation du sol qui rappelle à s'y méprendre la tôle ondulée dont on se sert pour couvrir le toit des maisons. Les ponts, même sur des routes très fréquentées sont souvent de simples plaques d'acier posées au-dessus du cours d'eau, sans parapet. Dans ces conditions, lorsqu'on arrive au Togo pour la première fois, il faut un certain temps d'adaptation avant de pouvoir imaginer qu'on peut quitter la capitale au volant d'une voiture.

2° Problème de quantité.

Les voies de desserte sont nettement trop peu nombreuses. Nous avons déjà exposé le problème du plateau de Dayes, ce n'est pas le seul. Toute la région de l'Adélé (Nord-Ouest d'Atakpamé) tout le Fazao n'ont pas une seule piste carrossable. Bien sûr, ce sont des régions peu peuplées, mais la construction d'une route appelle la population et provoque la brusque commercialisation des produits.

Même dans le Sud où le réseau est pourtant assez dense, toute la région du Mono est inaccessible pendant la moitié de l'année. Dans le Nord, si l'on veut aller de Niamtougou à Kandi autrement qu'à pied, il faut faire le détour (80 km) par Tchitéhao. La liaison Lama-Kara-Bassari est aussi très difficile. L'amélioration des routes est absolument essentielle pour la mise en valeur et l'intégration économique de bien des régions.

Aussi, il faut bien reconnaître que de nombreux efforts sont faits. Un parc de matériel de T.P est très coûteux, c'est ce qui explique qu'en 14 ans d'indépendance, si peu de progrès aient été accomplis.

D'autre part, les villages, sauf ceux qui en sont encore au stade du portage, ne comprennent pas toujours l'intérêt qu'il y a à entretenir leur portion de route : "le gouvernement n'a qu'à...". Dans de nombreuses régions, il est cependant fait appel avec succès au "self help".

Le plan 1966 - 1970 a aussi prévu un effort massif en faveur des routes. Le tronçon Vogang-Tabligbo était achevé en décembre 1966 et désenclavait le pays Ouatchi gros producteur de palmistes, de maïs et de manioc. La route côtière dont l'état s'était dégradé a été entièrement refaite en 1968. Les travaux un moment interrompus sur la route essentielle Palimé-Atakpamé (faillite de la société) avaient été repris et la route est achevée. De même, un accord avec la Haute-Volta (décembre 1968) a permis le début des travaux sur l'axe Lomé-Dapango-Haute Volta. Nous avons pu le vérifier nous même au cours de nos recherches. Le congrès du Parti devant avoir lieu fin 74 à Lama-Kara, le Président de la République, chef du Parti est intervenu pour que les travaux s'accélérent encore plus rapidement. Cela doit avoir, en dehors de cet intérêt particulier, des conséquences capitales pour l'économie du Togo et en particulier pour le trafic du port de Lomé. En effet, jusqu'à présent, nous avons pu le constater dans le sens Nord-Sud, le Togo ne servait guère de relais aux pays du Niger.

La construction du port en eau profonde réalisé avec l'aide de l'Allemagne fédérale à 7 km à l'est de Lomé et mis en service depuis avril 1968, ne peut être rentable que dans la mesure où il ne servira pas au seul Togo. Or, le Dahomey possède un port équipé et comprenant une zone franche à Cotonou depuis 1965, relié au Nord par chemin de fer jusqu'à PARAKOU (latitude de Kandé) ensuite, par une route goudronnée jusqu'au Niger. De même, le Ghana possède à Téma un complexe portuaire gigantesque et extrêmement moderne. Il sera donc très difficile au port de Lomé de détourner à son profit une partie du commerce de ses voisins d'autant plus que les relations politiques entre ces pays sont souvent tendues.

Le bitumage de la route du Nord en est une condition sine qua non. D'autant plus que dans les accords de construction du port, les Allemands se sont réservés la manutention. Les compagnies de navigation (françaises surtout) qui avaient déjà leurs propres services du temps du Wharf se trouvent dans une situation difficile. Il est vital pour le Togo de trouver des solutions.

Dans le domaine de l'infrastructure, il reste encore à envisager l'importante question des circuits de distribution et d'achat. Nous avons vu que c'était l'affaire des maisons de commerce. Or, ces sociétés ont des marges bénéficiaires très importantes. Les prix par rapport à ceux pratiqués en Europe sont doublés. Evidemment, il faut tenir compte des droits de douane, des frais de transport et des "retours" à l'O.P.A.T.

C'est surtout en ce qui concerne l'importation des "produits industriels divers" que les chiffres sont impressionnants. C'est pour remédier à ce qu'on pourrait appeler "abus" sans trop exagérer que le gouvernement Olympio crée en 1962 la SOTEXIM (Société Togolaise d'Exportation et d'Importation) dont le but est de faire baisser les prix et dans la mesure du possible dans tous les secteurs (tissus, alimentation, quincaillerie, papeterie, équipement de construction, voitures automobiles).

Jusqu'à présent, cette société n'a obtenu qu'un succès relatif (pour ne pas parler d'échec). D'abord parce que voulant se fournir aux meilleurs prix, elle met souvent sur le marché des articles de marque japonaise, chinoise, ou en provenance d'Europe centrale, de qualité parfois médiocre et pour lesquels aucun service après vente n'est prévu (sauf pour quelques grandes marques de voitures japonaises comme "Datsun, Toyota"). De plus, l'approvisionnement est très irrégulier et fort lent. Enfin, en 1967, un retentissant procès révéla une gestion extrêmement douteuse. L'idée d'un tel circuit est cependant bonne et nous allons le voir avec un autre exemple plus récent mais dont le succès est total. C'est "TOGOPHARMA".

Créé à titre expérimental, en même temps que la SOTEXIM, c'est un circuit de vente de produits pharmaceutiques. Pendant longtemps, son activité a été plus que réduite : quelques points de vente seulement dans les grands centres urbains n'ayant pas grand chose d'autre que de l'aspirine, de la nivaquine et des antibiotiques. Bien que les prix fussent souvent de 50 à 70 % inférieurs à ceux du commerce privé, nombreux étaient les acheteurs qui préféraient payer plus, mais ne pas attendre et avoir tout en une fois. En 1967, le circuit fut complètement réorganisé dans le cadre du plan et se mit à fonctionner sur une grande échelle, offrant même de ravitailler les officines privées. Les réticences furent d'abord nombreuses et parfois vives car les pharmaciens privés estimaient la concurrence déloyale : Togopharma achète en effet les produits sous conditionnement "hôpital" même pour la vente au détail, et les fait

entrer en tant que société nationalisée sans droits de douane. Cependant, en janvier 1968, une pharmacie céda (ouverte soit dit en passant, par l'épouse du gérant de Togopharma) et son succès fut si grand qu'en un an, toutes les autres officines du pays durent s'aligner ou fermer. La société LABOREX a cessé toute activité et de très nombreux points de vente ont été ouverts là où une société privée n'aurait jamais pu subsister.

On ne peut qu'espérer pour le Togo que de telles initiatives soient étendues à beaucoup de domaines.

Il semble en tout cas que ce soit le seul moyen d'intégrer les régions pauvres du Nord dans l'économie nationale.

C - PROBLEMES DE L'INTEGRATION ECONOMIQUE DU NORD.

Il est extrêmement malaisé d'aborder ce problème, car c'est celui auquel les Togolais sont particulièrement sensibles, celui dont tout le monde parle, rarement objectivement d'ailleurs car les passions se sont allumées et bien des rancœurs se sont accumulées. Qu'on nous permette de nous placer au-dessus des passions et voir les choses en géographe impartial.

Une première remarque s'impose cependant. Pour les Togolais; le Nord n'est pas exactement celui des géographes : Atakpamé est déjà considéré comme le centre. Le Nord commence à Blitta et concerne essentiellement les Cotokolis (Sokodé) les Bassaris et surtout les Cabrais-Iossos. Au-delà, généralement, on n'ose même plus y penser, c'est l'exil. Il faut dire que l'administration coloniale a contribué à renforcer cette impression dans l'esprit des gens, en envoyant les fonctionnaires victimes d'une mesure disciplinaire au Nord !

En réalité, cette position est extrêmement révélatrice. Le vrai Nord, celui de Kandé, Mango, Dapango est si peu intégré qu'on n'en sait pas grand chose (bien que depuis l'indépendance et notamment le coup d'Etat militaire, les choses se régularisent considérablement). Au contraire, ce que nous appellerions plutôt le centre commence à sortir de son isolement et s'impose à la conscience nationale.

Le problème a des origines naturelles et historiques étroitement liées. En fait, après Sokodé, il faut franchir l'Atakora et un monde réellement différent commence. Les peuples viennent non plus du Sud-Est mais de l'Ouest ou du Nord. Ils appartiennent au monde de la savane et on ne doit qu'au hasard de la conquête coloniale de les voir réunis aux populations du Sud.

De plus, au temps de la colonisation allemande, au-delà de la région du coton (Atakpamé - Anié) la mise en valeur fut systématiquement négligée, on n'ouvrit même pas d'écoles. A l'époque française, il faut attendre 1935 pour que le chemin de fer atteigne Blitta et ce n'est que l'insoumission chronique des Cocombas à l'impôt qui justifia l'ouverture de la route de Bassari en 1933.

On comprend, dans ces conditions, le sous-développement de la région des Savanes que nous avons eu à stigmatiser dans tous les domaines tout au long de notre étude.

Nous avons vu aussi comment le surpeuplement du pays Cabrais avait poussé ce peuple de paysans à s'engager dans l'armée dont il forme aujourd'hui la majorité. Lors des coups d'Etat militaires de 1963 et 1967, il était logique que les problèmes de ces régions soient posés et qu'on cherchât à développer Lama-Kara.

Aussitôt, le Sud se mit à crier au favoritisme, au népotisme et à l'injustice. Nous n'avons pas à discuter le bien fondé de ces affirmations, mais cela explique qu'il soit difficile au Togo de parler de l'intégration du Nord même si l'on entend par là ce qui est au-delà du pays Cabrais.

Des efforts sont faits cependant : un centre de développement rural fonctionne à Tchitchao depuis 1964. Les fermes-écoles sont presque toutes dans le Nord : Kabou, Kandé, Barkoissi, mais les gens de Dapango continuent à se ravitailler au Ghana et psychologiquement les villes du Nord sont presque plus lointaines que la France. Il reste donc beaucoup à faire, mais on peut espérer que l'ouverture du chantier de bitumage de la route Ouagadougou - Lomé fera beaucoup pour désenclaver le Nord et le tourner vers Lomé plutôt que vers le Ghana.

D - L'INDUSTRIALISATION.

D'une manière générale, la circulation des biens au Togo passe par l'étranger, les courants locaux mis à part, soit qu'ils en viennent comme les produits manufacturés, soit qu'ils y aboutissent (phosphates, produits agricoles). Il semble évident que la perte est énorme puisqu'elle se fait sur des matières premières dont le prix est relativement bas (café, cacao, coton, arachides par exemple) à l'exportation, puis à l'importation sur des produits finis dont le prix est souvent élevé. Nous trouvons là le problème de la détérioration des termes de l'échange stigmatisé par le Président du Sénégal : Monsieur Léopold Sédar Senghor, et qui est loin de s'améliorer.

Alors, il semble immédiatement logique de se demander pourquoi le Togo ne réduit pas les circuits commerciaux en s'industrialisant.

En fait, dans ce domaine, l'héritage colonial est extrêmement mince

- 3 usines d'égrenage du Kapok à Sokodé,
- 2 huileries traitant les noix de palme,
(une seule fonctionne encore)
- 1 féculerie de manioc à Ganavé,
- 1 savonnerie à Bè,
- 1 fabrique de boissons gazeuses,
- 1 petit centre de torréfaction du café.

Tout ceci concerne le conditionnement de produits agricoles destinés à l'exportation, ou la transformation de quelques produits agricoles pour la consommation locale.

Après l'indépendance, il faut ajouter la mise en exploitation d'un important gisement de phosphates (en 1961). L'exploitation est confiée à un trust : la C. T. M. B. dont le gouvernement togolais possède 30 % des actions. Au moment où nous écrivons ceci, il y a de la part du gouvernement togolais, le désir de nationaliser l'exploitation de cette ressource.

En tous cas, ce que l'on peut dire, c'est que, en valeur, le pourcentage des phosphates par rapport à l'ensemble des produits exportés augmente

chaque année ; soit presque la moitié du montant global des exportations.

Pendant un moment, il avait été question de transformer sur place les phosphates en super-phosphates que le Togo aurait pu utiliser au moins en partie mais il aurait fallu importer l'acide et exporter une bonne partie du produit fini. Il s'est avéré que ce ne serait pas rentable, la Côte d'Ivoire ayant déjà une usine semblable.

En 1966, se sont ouvertes deux nouvelles usines :

- l'usine textile de Datja avec une capacité de production annuelle chiffrée en 1970 à 113,7 millions de mètres. Le chiffre d'affaires est passé de 936 millions de F CFA en 1970 à environ 1,4 milliard en 1971 (première année bénéficiaire).

- la brasserie du Bénin située à 7 km de Lomé est aussi à capitaux germano-togolais comme l'usine textile de Datja. Elle fabrique une bière de qualité exceptionnelle dans laquelle le seul produit non importé est l'eau.

C'est néanmoins un succès absolument incontestable car la capacité de production a du être doublée en deux ans et les bières d'importation ont pratiquement disparu du marché. On a pu calculer qu'en moyenne chaque fonctionnaire consommait une bouteille de bière par jour (66 cl pour 70 F CFA).

Toutefois, de ce point de vue, il n'est pas absolument certain que le succès soit aussi sûr, du point de vue du niveau général de l'économie, car le surcroît de dépenses ne peut dans une famille, que se faire aux dépens des autres achats. Or, l'hospitalité africaine et surtout togolaise exige de donner à boire à tout visiteur. D'ailleurs, dans les traditions, ce visiteur ne peut pas ouvrir la bouche avant d'avoir bu. Il arrive cependant qu'il n'aie pas soif, il doit quand même accepter le verre, le porter à la bouche, et verser le reste à terre pour les ancêtres.

Dans le domaine de l'industrialisation, à part quelques industries de transformation liées au nouveau port, et qui en réalité n'ont pas une prise profonde dans l'économie togolaise, il faut avouer que dans ce domaine les possibilités du Togo paraissent fort limitées, du moins pour le moment.

- Toutes les sources d'énergie doivent être importées. La découverte de pétrole au large des côtes du Dahomey donne quelque espoir que le gisement se prolonge le long des côtes togolaises. Il n'y a pas de charbon et aucune chance d'en trouver. L'électricité jusqu'ici essentiellement thermique aurait dû être remplacée par la production d'un barrage sur le Mono, mais le projet est concurrencé par la production d'électricité en grande quantité par le Ghana grâce au barrage d'Akosombo, capable d'alimenter le Togo et le Dahomey.

- Les ressources minérales sont rares ou difficilement exploitables. Il y a du fer dans la région de Bassari (environ 50 millions de tonnes à 35 % de teneur) mais c'est à 400 km de la mer et l'équipement de la région est nul.

Le mont Haïto renferme de la Chronite (environ 20 000 tonnes à 45 % de teneur) mais il n'est pas sûr que l'équipement nécessaire serait amorti par les bénéfices de la production.

Il existe aussi des indices encourageants de manganèse près de Dapango, de bauxite au Mont Agou, mais l'importance et la rentabilité des gisements restent à déterminer.

- Les seules possibilités semblent se trouver du côté des produits agricoles (chocolaterie, conserve de fruits, etc...) mais les problèmes à résoudre ne sont pas simples.

Le premier et celui qui est finalement le moins compliqué à résoudre est celui des capitaux. Le Togo n'a pas de disponibilités à investir. Il faut donc emprunter, mais l'exemple du Port l'a bien montré (problème de la manutention) personne ne donne rien pour rien ; par conséquent, les emprunts posent quand même le problème d'une indépendance à sauvegarder. Mais, malgré tout, le problème le plus grave n'est pas celui-là. C'est celui de la rentabilité, c'est-à-dire celui des débouchés.

Le niveau de vie des Togolais ne permet pas d'affirmer qu'une chocolaterie ou qu'une conserverie de fruits pourrait écouler sa production sur place. Il faudrait donc exporter. Mais dans bien des cas d'autres pays africains (Nigéria, Ghana, Côte d'Ivoire) qui se sont équipés plus vite utilisent déjà une bonne part des débouchés.

Ainsi, on peut acheter à Lomé du chocolat ghanéen et des jus de fruits ivoiriens.

Le problème n'est donc pas si simple que cela à résoudre : dans aucun domaine, il n'existe de solution miracle.

C'est d'ailleurs ce que nous pouvons adopter comme conclusion générale de ce chapitre.

Conclusion : Nous nous sommes efforcés de souligner les problèmes auxquels se heurtaient l'évolution et le développement de la circulation des biens et des personnes et chaque fois, nous avons pu le constater, des solutions ont été tentées avec plus ou moins de bonheur.

Mais, le Togo est un pays jeune, assez peu doué au départ, dont l'indépendance n'est vieille que de quatorze ans. Il fallait un certain recul dans le temps pour prendre conscience de toutes les difficultés et essayer de coordonner tous les efforts. C'est là l'objet et le but des plans quinquennaux.

CONCLUSION GENERALE

Toute notre étude de la circulation des biens et des personnes au Togo nous a mis en présence des problèmes de l'économie togolaise.

Certains de ces problèmes sont en quelque sorte des "maladies de jeunesse" : manque d'équipement, d'infrastructure de bonne qualité, et sont l'héritage des temps coloniaux.

En effet, les modes de vie traditionnels ont été bouleversés, l'ancien régime des rapports économiques oblitéré par l'introduction, au profit des colons, de circuits nouveaux surimposés aux anciens.

L'équipement, s'il était possible au Togolais d'en profiter, n'a pas été mis en place pour eux, mais pour drainer ce qui pouvait l'être et le terme d'économie de traite paraît en ce sens, extrêmement bien choisi, car assez révélateur !

Bien sûr, le Togo, ayant au départ moins de richesses évidentes, a sans doute moins souffert que d'autres pays de l'ère coloniale. Son histoire aussi lui a, par rapport à d'autres, été bénéfique. Le passage d'une autorité à l'autre, allemande, anglaise, puis française, de même que le régime du mandat, en faisait le champ rêvé pour démontrer la supériorité d'un système sur le précédent.

Tout ceci explique peut-être, pourquoi nous avons constaté au cours de notre étude, si peu de changements.

Durant toute l'époque coloniale, le niveau de vie avait régulièrement augmenté. Il paraissait suffisant de chasser "le Blanc" pour prendre sa place et profiter au mieux de ses propres possibilités.

Tout au moins était-ce là, comme dans beaucoup de pays d'ailleurs, la pensée populaire.

Sans aucun doute, Sylvanus Olympio avait des vues plus justes et des ambitions plus réalistes.

Il faut bien avouer qu'on ne lui a guère laissé le temps de les réaliser. Jusqu'en 1960, il est compréhensible que les problèmes politiques et d'africanisation des structures, étaient les premiers à devoir être résolus.

Par la suite, il y eut l'Indépendance, et il fallut conquérir l'indépendance économique ; le prix à payer parut trop lourd, d'autant plus que le nouveau président ne crut pas nécessaire comme au Ghana ou en Guinée, de créer une mystique populaire. Il voulut imposer l'austérité, en obligeant les Togolais à se contenter autant que possible de ce qu'ils avaient, mais il n'expliqua rien, du moins pas assez clairement, et ne fut pas compris.

Une nation consent des sacrifices autant qu'elle le peut, à la Patrie, au Peuple, voire au Chef, à condition que ces notions soient des entités personnalisées et exaltantes, pas une idée abstraite. Les Togolais pensaient avoir acquis l'Indépendance totale, Olympio pensait le contraire et fut renversé pour n'avoir pas su le faire comprendre.

Nicolas Grunitzky ne pouvait guère continuer à demander ce qui avait si mal réussi à son prédécesseur. Il fit massivement appel à l'aide française. Les importations firent un bond en avant, on construisit le port (achevé en 1967), la brasserie du Bénin, et l'usine textile de Datja.

Le déficit s'accrut et on cria au néo-colonialisme, à l'impérialisme économique. Nicolas Grunitzky lui aussi, fut renversé. Aucune structure fondamentale n'avait été changée.

Encore que la conscience des Togolais, de ce qu'il est convenu d'appeler "l'Elite", tout au moins, était sensibilisée aux problèmes d'organisation et de prévision. De là, l'élaboration des plans quinquennaux.

Il est encore trop tôt pour juger de leur valeur ou de leur réussite, du moins à notre avis. Un gros effort est prévu dans les deux plans, dans le domaine des routes notamment, et il est en cours de réalisation.

La mise en activité du port a réduit les taxes à l'importation de 46 à 31 % mais le cours très bas de la monnaie ghanéenne continue à rendre les achats de l'autre côté de la frontière, avantageux.

En matière d'économie, le Togo n'a pas choisi d'option systématique, aussi le temps est-il un facteur déterminant. La circulation des biens et des personnes ne se modifiera que lentement, mais elle évoluera.

Le problème n'est donc pas clos, il est à suivre...

BIBLIOGRAPHIE

PLAN

- A - OUVRAGES GENERAUX
- B - POPULATION
- C - TRANSPORTS
- D - ECONOMIE

A - OUVRAGES GENERAUX

- A. BERNARD : Géographie Universelle T XI - 2e partie
Sahara Afrique Occidentale 1939
- P. GOUROU : Les pays tropicaux P.U.F. 1948
- Encyclopédie de l'Afrique Française - Edition de l'Union Française 1951
- J. FOUQUET : L'Afrique Française
Que Sais-je ? 1954
- E. B. WORTHINGTON : Connaissance Scientifique de l'Afrique
Edition Berger - Levrault 1960
- J. RICHARD - MOLARD : L'Afrique Occidentale Française
Ed. Berger - Levrault - 3e éd. 1956
- J. FAURE : Togo, champ de mission
Société des Missions Evangéliques - Paris

J. C. FROELICH : "Cameroun - Togo"
Ed. Berger - Levrault 1956

R. CORNEVIN : Histoire du Togo
Ed. Berger - Levrault 1962

Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest - Togo 1960 : Faits et
chiffres.

Service de la Statistique Générale du Togo :

Inventaire économique du Togo	1959-61
"	" 1962-63
"	" 1963-64
"	" 1964
"	" 1965
"	" 1966
"	" 1967

Rapport économique, social et financier :

Budget général 1971 du Togo
Ministère des Finances, de l'Economie et du
Plan.

Plan de Développement Economique et Social du Togo (1971 - 1975)

HALLAIRE : Marchés et commerce au Nord des Monts Mandara
(Cameroun) Cahiers ORSTOM IX N° 3 1972

LE CHAU : Le commerce dans la région de Bouaké (Côte
d'Ivoire) une étude économique du commerce ré-
gional et interrégional dans l'Ouest Africain.
Cahiers ORSTOM Vol III N° 3 1966

J. CHAMPAUD : L'économie cacaoyère du Cameroun
Cahiers ORSTOM Vol III N° 3 p. 105

- H. FRECHOU : L'élevage et commerce du bétail dans le Nord - Cameroun
- Etudes sur les migrations en Afrique :
Cahiers ORSTOM Vol IX N° 4 1972
- PH. COUTY : La structure des économies de savane
Cahiers ORSTOM Vol V N° 2 1968
- J. SAUVY : Un marché africain, Niamey
Notes africaines, 38, avril 1948.
- P. MERCIER : Notice sur le peuplement Yoruba au Dahomey - Togo.
Etudes Dahoméennes IV, 1950 PP 29 - 40.
- J. LOMBARD : Contrôle social dans l'ancien Dahomey
Le monde non-chrétien 38, 1956 P. 152.
- BALANDIER : Sociologie actuelle de l'Afrique Noire
Paris P.U.F. 1955
- J. BINET : Le marché de Fombot
Etudes Camerounaises, sep. 1952
- ALBECA (Alexandre Librecht d') Les Etablissements français du golfe du Bénin.
Géographie, commerce, langues - Paris 1889
- ALEXANDRE (P) : Les transferts de population en pays Kabré (Togo)
Modernisation rurale 1957 - 1958 5 P.
- ANONYME : La question ewé 1951
- ANONYME : Synthèse de l'activité fétichiste au Bas-Togo et Dahomey 19 P. dactyl.

- ATTIGNON (H) : Carte de la République Togolaise
M.D.I. 1963
- ATTIGNON : Géographie du Togo Lomé Ronéo 1970
- AUBREVILLE (H) : Rapport de mission au Dahomey et au Togo 1936
- BAUMANN (H), WESTERMANN (D) : Les peuples et les civilisations de l'Afrique
Biblioth. Scientif. Payet, Paris 1957. 605 P.
- BERTHO (R.P.J.) : Langues voltaïques du Togo Nord et du Dahomey.
- BOUYER : Rapport de mission en Côte d'Ivoire-Togo et
Dahomey.
- CHAZELAS (V) : Territoires Africains sous-mandat de la France :
Cameroun et Togo.
Sociétés des Editions Géographiques, Maritimes
et Coloniales - Paris - 1931.
- CHUDEAU (R) : La nouvelle situation des Colonies Françaises
Africaines : Togo, Cameroun - Paris - 1920.
- CORNEVIN (R) : Avec le Lieutenant Plehn à la recherche d'un
Cercle du "Moyen-Togo" . Etudes Dahom. IV -
1950 PP 43 - 60
- CORNEVIN (R) : L'évolution dans le Nord-Togo, Sociologues.
- CORNEVIN (R) : Les récents événements d'Afrique : Togo. Le
Président Grunitsky et l'armée sont sortis
grandis de l'épreuve "Monde diplomatiques "
Janv. 1967 P. 10.
- CORNEVIN (R) : Le Togo, nation-pilote. Nouvelles Editions
Latines. Coll. Le Survol du Monde 1963 -
159 P.

- GARNIER (CH), FRALON (J) : Le fétichisme en Afrique Noire (Togo-Cameroun)
Payot 1958.
- JEUNE - AFRIQUE : "Le fin du commencement" N° 331 mai 1967 . P 26.
- JEUNE - AFRIQUE : Il y a quatre ans, Olympio tombait. Ses parti-
sans reviennent ; N° 316 janvier 1967 - P 16.
- JOUANNIN (M) : L'homme et le Démon : contre ewé "Togo-Cameroun"
janvier 1933.
- Journal des amis du progrès de l'Afrique Noire (A.P.A.N.) :
"Ces regrettables événements de Lomé" P. 3.
15/31 janvier 1967.
- KWAKUME (HENRI R.P.) : Précis d'Histoire du peuple ewe
Imprimerie professionnelle M. C. Lomé 1948
38 P. in 16.
- KWAKUNE (HENRI R.P.) : Notes sur les peuples de race ewe.
Echos Missions Afric. Lyon. 34e année 2, 1935
PP. 20 - 22.
- LE CORNEC : Le statut du Togo : thèse de doctorat en droit.
- LECUYER (L) : Un coin du Haut-Togo : "le pays Cabrais" Bull.
Agence générale des Colonies. Paris 1930.
- LOMBARD (J) : Etude sur la Chefferie d'Agoué (S.I.)
- LUCE (PIERRE) : "Le référendum du Togo" Pedone 1957.
- LUCHAIRE : " Le Togo français de la tutelle à l'autonomie"
Rev. Juridique et politique de l'Union Françai-
se 1, janv. mars. 1957, P. 46 et 3 juillet.
sept. 1957. PP 501 - 587.

- MAROIX (GENERAL) : Le Togo, pays d'influence française
Paris 1937.
- MILCENT (ERNEST) : "Au Togo, rien n'est réglé"
Croissance des Jeunes Nations, 62, janv. 1967
PP. 6 - 9.
- NATIONS-UNIES : Rapports à la S.D.N. et à l'O.N.U. du Commis-
S.D.N. saire de la République française au Togo.
- NATIONS-UNIES : " La situation au Togo sous administration
française. Développement de l'administration
locale au Togo sous administration britannique"
"Bulletin Nations-Unies 6, 5, 173, 8, 1er mars
1949.
- PECHOUX (GOUVERNEUR) : Le Mandat Français sur le Togo - Paris Pedone
1939.
- ROUCH (J) : Les travailleurs africains français en Gold-
Coast - Rapport Ronéo 1954.
- S.A.T.E.C. : Etude sociologique pour le Plan Quinquennal
de développement (Togo).

B - LA POPULATION.

- ALBECA (ALEXANDRE LIBRECHT D') Les populations indigènes de la Côte Occidenta-
le d'Afrique - Paris 1889
- ALEXANDRE (P) : Les transferts de population en pays Kabré
(Togo) - Modernisation rurale, 1957 - 1958, 5 P.
- ALEXANDRE (P), CORNEVIN (R), FROELICH (J.C.) :
Les populations du Nord - Togo.
Coll. "Monographies ethnologiques africaines
P.U.F. 1963.

- CORNEVIN (R) : Les Bassari du Nord - Togo
Berger - Levrault 1962.
- CORNEVIN (R) : Capitales et centres de dispersion des peuples
Adja, Ewé et Fon (Togo - Dahomey).
Congrès Intern. Sci. Anthropol. Ethnol.
1960 - PARIS T.II. Paris Musée de l'Homme
1964 PP. 666.
- CORNEVIN (R) : "Colons Kabré et Losso au Togo"
Encyclopédie Mensuelle d'Outre-Mer
Mai 1951 PP. 127 - 131.
- CORNEVIN (R), DELORD (J) : Connaissance des Kabré : Le Monde non Chrétien
59 - 60 Juillet - déc. 1961.
- DAROT (A) : Le Togo et son peuplement Lomé 1949
ORSTOM
- D'ALMEIDA (CH) : " La dépopulation des villages"
Rencontres, 2 1952 PP. 129 - 144.
- DURAIN (CAP) : La famille chez les Kabrais
Archives du Gouvernement. Lomé.
- GBAGUIDI (FAUSTIN) : Le village traditionnel. Historique et organisation politique.
Rencontres, 2, 1952 PP. 11 - 29.
- GILLOT (M) : Etude démographique du pays Kabré.
I.R.T.O. 1957.
- GOUELLAIN (R) : Contribution à l'étude sociologique des Kotokoli
de la plaine du Mont-Fazao
ORSTOM, Sept. 1965.

- FROBENIUS (LEO) : Les paysans Kabré du Nord - Togo
Le Monde non Chrétien 59 - 60 juillet-déc. 1961
- FROELICH (J.C.) : Densité de population et méthodes de cultures
chez les Kabré du Nord - Togo.
CR. Congrès Intern. De Lisbonne T. IV.
- FROELICH (J.C.) : Photographies aériennes dans le Togo - Nord.
Démographie et structures agraires N.O.A.F.
N° 47 juillet 1950 PP. 78 - 87.
- FROELICH (J.C.) : Les sociétés d'initiation chez les Moba et
les Gourma du Nord - Togo.
J.S.A. XXIX, 1959.
- FROELICH (J.C.) : La tribu Konkomba du Nord - Togo
Mémoires I.F.A.N, 37 Dakar 1955.
- HERMANN (MGR) : A travers le pays "Ewé"
Echos des Missions Africaines de Lyon,
T. XXVIII, 1928 - 9
- HILL (POLLY) : "The History of the Migration of Ghana Cocoa
Farmers"
Transactions of the Historical
Society of Ghana, vol IV, part. 1 1959.
- HUBER (HUGO) : Cérémonie pour les filles pubères d'origine
Adangbé à Anécho.
BIFAN, 20 (B) 417 - 31 - juillet - oct. 1958.
- I.N.S.E.E. : Enquête démographique du Togo - Paris Siège
1961.
- KOBOU (MAGLO) : Les Ewé, leurs origines, leurs habitations.
Notes dactyl. 1948.

- LAWSON (ROWENA) : The Structure, migration and resettlement of the Ewe.
Afr. Stud. 17, 1 1958, 21 - 27.
- MERCIER (PAUL) : Notice sur le peuplement Yoruba au Dahomey Togo.
Ets Dahom. IV 1950 PP. 29 - 42.
- NEMO (J) : Contribution à l'étude démographique et sociologique de la ville du Togo, Palimé - ORSTOM 1956.
- OTHILY (ARTHUR) Djeta, village mina. Etude sociologique d'une communauté villageoise du Sud - Togo.
Déc. 1966 - ORSTOM Lomé.
- OTHILY (A), LITOUX (M.C.) : Notes d'enquêtes sur quelques communautés du Sud - Togo. ORSTOM Lomé.
- PAUVERT (J. C.) : L'organisation politique Ewé traditionnelle et son évolution - ORSTOM 1957.
- PAUVERT (J. C.) : Le peuplement émigré de la boucle du Mono. ORSTOM 1956.
- PAUVERT (J. C.) : Quelques aspects des migrations Kabré et Losso au Togo.
Communication à la 6ème conf. des African. de l'Ouest. 1956.
- PAUVERT (J. C.) : Rapport préliminaire sur l'organisation des recherches concernant les migrations inter-territoriales des groupes ethniques originaires du Togo sous tutelle française, ORSTOM 1956.
- SERVICE DE LA STATISTIQUE GENERALE DU TOGO:
Enquête démographique par sondage au Togo. 1970.

C - TRANSPORTS.

- C.E.A. : Division du Développement Economique.
Transports intérieurs dans la sous-région de
l'Afrique de l'Ouest.
Addis - Abéba 1969.
- S.E.D.E.S. : Etude des transports au Togo. Paris - Siège
Munich, IFO. Bruxelles, CEE.
- 1964 - 6 vol. Fol. ronéo.
- 1) les transports en 1962 210 P.
 - 2) les transports en 1963 180 P.
 - 3) dossiers sommaires d'intervention : Tsévié,
Tabligbo, Sokodé, Lama-Kara.
 - 4) dossiers sommaires d'intervention : Lomé,
Blitta 17 P.
 - 5) dossiers sommaires d'intervention : Lomé,
Palimé, 15 + 20 P.
 - 6) Annexes 27 + 24 + 35 + 67 P.

D - ECONOMIE.

- AUBREVILLE (A) : Les forêts du Dahomey et du Togo
Bull. du Comité d'Etudes Hist. et Scientif. de
l'A.O.F. 1, 2 janv. juin 1937 PP. 1 - 112.
- BACHY (A), HOESTRA (H) : Contribution à l'étude de "la maladie de
Kaïncopé" du cocotier au Togo "Oléagineux"
1958 7 21 - 5.
- B.D.P.A. : Etude agro-socio-économique de la mise en va-
leur du territoire de la Fosse aux Lions.
- B.D.P.A. : Bilan au 9e mois de l'opération Manioc de la
circonscription d'Anécho.
Lomé. Siège SORAD MARI
TIME 1967.

- BERGE (M) : Les variétés de manioc cultivées dans le Cercle d'Anécho et leur utilisation. Lomé 1955.
- BERGE : Rapport sur le Manioc au Togo Agriculture, Togo.
- BINET (J) : Le palmier à huile dans le Sud - Togo Etudes de base. Paris sept. 1962 ORSTOM
- B.I.T. : Rapport au Gouvernement du Togo sur les conditions de développement du mouvement coopératif au Togo. Genève, Siège, 1960. 84 P.
- BOURGEOIS (H) : Rapport sur la vérification des comptes et le plan d'expansion 1966 - 1969 de la Compagnie du Bénin. Secrétariat d'Etat aux Affaires Etrangères 1966.
- CLEMENT (PAUL), TYC (JEAN) : Projet d'équipement de Lomé dans le domaine de la viande et du poisson. Paris Secrétariat d'Etat aux Affaires Etrangères 1966.
- COLOMBANI (J) : Aménagements hydroagricoles du Nord - Togo. ORSTOM fév. 1961.
- COLOMBANI (J) : Plaine du Mo - Fazao. Note de synthèse des Etudes hydrologiques, pédologiques, sociologiques, ORSTOM sept. 1965.
- COLONNA CIMERA (J) : Le démarrage de l'exploitation du gisement de phosphates du Bas - Togo. Ind. et Trav. d'O.M. 1961 N° 94.
- COMBEAU : Etude pédologique des terres de barre (1951) ORSTOM.

- COMBEAU : Observation sur les sols d'Adélé et sur les
sols de teckeraies, région de Sokodé
1952. ORSTOM.
- COMMERCE EXTERIEUR DU TOGO EN 1965 :
Bull. de la Banque Centrale des Etats de
l'Afrique de l'Ouest.
N° 129 mai 1966.
- COMPAGNIE DU BENIN : Extension de la féculerie de Ganavé. Etude
économique et financière - Lomé 1965.
- CONJONCTURE : "Conjoncture économique togolaise"- notes
et statistiques, 113, déc. 1964; PP. 1 - 28.
- CONSTANT, GILLOT, LAMOUREUX, PAUVERT, PERISSE :
Enquête socio-économique au Togo - Lama-Kara
sept. 1956; PP. 44.
- CORNEVIN (R) : Marchés Tropicaux du Monde
22 nov. 1958.
- COURS DARNE (G) : Etude pour l'amélioration de la production du
manioc au Togo. I.R.A.T. 1966 ronéo.
- DABIN (B) : Contribution à l'étude de la fertilité des
terres de barre
Agronomie tropicale vol. XI n° 4 1956.
- DABIN (B) : Etude de la fertilité de quelques terres noi-
res à coton de la station de Kolocopé.
(Publication I.R.C.T. ORSTOM).
- DABIN (B) : Les sols de la cocoteraie du Sud - Togo
ORSTOM.

- DAGET (J) : Poissons d'eau douce de la région côtière du Togo et du Dahomey (N.O.A.F., 46. avril 1950)
- DALZIEL (J. M.) : "The useful Plants of West Tropical Africa"
The crown Agents for the Colonies
1937 PP XII + 243
- DAVID : La plaine de la Fosse aux Lions (Togo)
B.D.P.A.
- DELMARD (B) : Problèmes posés par l'implantation d'une société minière au Togo.
- DEVAUGES (R) : Les paysans de Mango. Etude sociologique pour un projet d'aménagement rizicole. Lomé ORSTOM 1961.
- ENJALBERT (H) : Paysans noirs. Les Kabré du Nord - Togo.
Cahiers d'O.M 34. avr. juin 1956. PP. 137-180.
- ETABLISSEMENTS COMMERCIAUX : Industries et Travaux d'O.M. 1963.
- EUVEITE (G) : Le manioc et ses dérivés au Togo français.
Août - sept. 1953 Lomé.
- F.A.O. : Rapport au Gouvernement du Togo sur la commercialisation des produits d'importation. Rome siège 1965.
- FOLI (A) : Le gari, dérivé du manioc. Etude économique et rentabilité par rapport au maïs (Direction de l'Agriculture) Lomé, janv. 1961.
- FRANCE : Economie et Plan de développement au Togo
Ministère de la Coopération. 1961.

- GAUDY : Note complémentaire et corrective de l'opération de modernisation de la culture du manioc. Lomé. déc. 1965.
- GRAS : Contribution à l'étude pédologique de l'Est - Mono - 1955. ORSTOM.
- HENRY, LUC et CACHAN : Etude du maïs au Togo et au Dahomey. I.D.E.R.T. 1952.
- HOLEMAN (L.W.J.) ATEN (A) : Traitement du manioc et produits à base de manioc dans les industries rurales. Rome F.A.O. 1956.
- HOUARD (A) : Etude agrologique du Bas - Togo Bull. Comité. Etudes Hist. et Scientif. de l'A.O.F. 1922.
- HUGOT (P) : Togo, le premier plan quinquennal Ind. et Trav. d'O.M. N° 142. sept. 1965.
- I.F.A.N. : Renseignements sur le commerce du sel. Lomé 23 sept. 1954. dactyl.
- I.R.H.O. : Le palmier à huile dans le Sud - Togo.
- I.R.T.O. : Notes sur les analyses de sol de Ganavé.
- JARRE (P) : Note sur la riziculture : Aménagement de la plaine de la Paloka. ORSTOM août 1959.
- JULIA (H) : Enquête préliminaire pour l'étude d'un programme de développement du palmier à huile dans la république du Togo. I.R.H.O. 1965.

- KIRSCH (M) : Le travail de la femme dans les Etats membres de la Communauté. La Rep. du Togo. Ind. et Trav. d'O.M. Paris 1959.
- LAMOUROUX (M) : Carte des sols du Togo. Notice explicative Lomé I.R.T.O.
- LAMOUROUX (M) : Etude de la fertilité et de l'utilisation des sols ferrugineux tropicaux du Moyen - Togo. Congrès des sols 1956.
- LAMOUROUX (M) : Notes sur les engrais minéraux et les sols du Togo. ORSTOM 1957.
- LAMOUROUX (M) : Les sols du Togo et le palmier à huile. ORSTOM 1961.
- LAURENT (M) : Rapport annuel du Service de l'élevage au Togo
- LAWSON (BEN) : Prospection de la forêt Malfakassa 1963.
- LEPIGRE (A) : Etude sur les possibilités d'amélioration de la conservation des haricots au Togo en milieu rural. IRAT 1965.
- LESCANNE : Le SEMNORD (Secteur de Modernisation du Nord - Togo - Bois et Forêts Tropicaux 1962.
- LE BOURDIEC (F) : Etude géographique des circuits commerciaux au Togo. Institut de Géographie Appliquée. 1958
- LUC (M) : La maladie de Kafncopé du cocotier (Togo) Examen nématologique. ORSTOM 1956.
- MANIOC : L'industrie du manioc au Togo. Notes d'Inform. et Statis. Paris 1958.

- MILLET - HORSIN (DR) : Contribution à l'étude de la faune ornithologique du Bas - Togo.
Bull. du Com. d'Et. Hist. et Scient. de l'A.O.F
Dakar.
- MULLER (PROF. J.O.) : Le paysan face au développement. I.F.O.
Munich. 1966 - 1970.
- NEMO (J) : Le rôle économique des femmes :
Paris Min. F.O.M. 1958.
- NOUVELON (M) : "Sur le Plateau de Dany", Togo
J. des Missions Evangéliques 1940.
- PAUVERT (J. C.) : L'ancien colonisation Kabré et ses possibilités
l'expansion dans l'Est - Mono.
ORSTOM 1955.
- PAUVERT (J. C.) : Enquête socio-économique au Togo.
ORSTOM 1956.
- PAUVERT (J. C.) : L'organisation d'un paysannat émigré au Togo.
Bull. du Bureau Intern. de Rech. sur les
implications sociales du progrès technique.
9 juillet 1956.
- PERISSE (J) : La consommation des légumineuses au Togo.
F.A.O. ORSTOM 1958.
- PERISSE (J), ADRIAN (J), RERAT (A), LEBERRE (S) :
Bilan de la transformation du sorgho en bière.
Ann. Nutr. Alim. 1959.
- REMAURY : La pêche au lac Togo 1955.
- ROUX, MONOD : La pêche. Encycl. de l'Afrique française.
Cameroun - Togo 1951.

- SARLIN (P) : Plantations de teck au Togo - 1961.
- SURGY (A) : La pêche traditionnelle sur le littoral ewé
et mina.
Groupes de chercheurs africanistes - Paris 1966
- TAPIOCA : Le tapioca au Togo - 1953.
- TOGO (Economie rurale) : Programme de développement rural. Développement
intégré de la région des Savanes - Lomé.
- TOGO (Economie rurale) : Avant-projet de la création d'une palmeraie
Lomé 1959.
- VAILLANT (A) : Aperçus sur la riziculture au Togo. Jour. d'
Agric. Trop. et de Bot. appliquée - Paris 1961.
- VERGER (P) : Rôle joué par le tabac dans la traite des
esclaves au Golfe du Bénin. Cah. Et. Afr.
15,349 - 69.
- WUCHERER (A) "Der Market im Süd" - Togo
L. F. Ethnol. 1935. PP. 32.43.

