

Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes



RIGES

www.riges-uao.net

ISSN: 2521-2125

Numéro 15

Décembre 2023



Publiée par le Département de Géographie de l'Université Alassane OUATTARA de Bouaké

INDEXATIONS INTERNATIONALES



<https://journal-index.org/index.php/asi/article/view/12202>

Impact Factor: 1,3

MIRABEL

<https://reseau-mirabel.info/revue/14910/Revue-ivoirienne-de-geographie-des-savanes-RIGES>

SJIF Impact Factor

<http://sjifactor.com/passport.php?id=23333>

Impact Factor: 6,785 (2023)

Impact Factor: 4,908 (2022)

Impact Factor: 5,283 (2021)

Impact Factor: 4,933 (2020)

Impact Factor: 4,459 (2019)

ADMINISTRATION DE LA REVUE

Direction

Arsène DJAKO, Professeur Titulaire à l'Université Alassane OUATTARA (UAO)

Secrétariat de rédaction

- **Joseph P. ASSI-KAUDJHIS**, Professeur Titulaire à l'UAO
- **Konan KOUASSI**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Dhédé Paul Eric KOUAME**, Maître-Assistant à l'UAO
- **Yao Jean-Aimé ASSUE**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Zamblé Armand TRA BI**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Kouakou Hermann Michel KANGA**, Maître-Assistant à l'UAO

Comité scientifique

- **HAUHOUOT** Asseypo Antoine, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **ALOKO** N'Guessan Jérôme, Directeur de Recherches, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **BOKO** Michel, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Benin)
- **ANOH** Kouassi Paul, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **MOTCHO** Kokou Henri, Professeur Titulaire, Université de Zinder (Niger)
- **DIOP** Amadou, Professeur Titulaire, Université Cheick Anta Diop (Sénégal)
- **SOW** Amadou Abdoul, Professeur Titulaire, Université Cheick Anta Diop (Sénégal)
- **DIOP** Oumar, Professeur Titulaire, Université Gaston Berger Saint-Louis (Sénégal)
- **WAKPONOU** Anselme, Professeur HDR, Université de N'Gaoundéré (Cameroun)
- **SOKEMAWU** Koudzo, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **HECTHELI** Follygan, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **KADOUZA** Padabô, Professeur Titulaire, Université de Kara (Togo)
- **GIBIGAYE** Moussa, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Benin)

EDITORIAL

La création de RIGES résulte de l'engagement scientifique du Département de Géographie de l'Université Alassane Ouattara à contribuer à la diffusion des savoirs scientifiques. RIGES est une revue généraliste de Géographie dont l'objectif est de contribuer à éclairer la complexité des mutations en cours issues des désorganisations structurelles et fonctionnelles des espaces produits. La revue maintient sa ferme volonté de mutualiser des savoirs venus d'horizons divers, dans un esprit d'échange, pour mieux mettre en discussion les problèmes actuels ou émergents du monde contemporain afin d'en éclairer les enjeux cruciaux. Les enjeux climatiques, la gestion de l'eau, la production agricole, la sécurité alimentaire, l'accès aux soins de santé ont fait l'objet d'analyse dans ce présent numéro. RIGES réaffirme sa ferme volonté d'être au service des enseignants-chercheurs, chercheurs et étudiants qui s'intéressent aux enjeux, défis et perspectives des mutations de l'espace produit, construit, façonné en tant qu'objet de recherche. A cet effet, RIGES accueillera toutes les contributions sur les thématiques liées à la pensée géographique dans cette globalisation et mondialisation des problèmes qui appellent la rencontre du travail de la pensée prospective et de la solidarité des peuples.

Secrétariat de rédaction
KOUASSI Konan

COMITE DE LECTURE

- KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Joseph P., Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- BECHI Grah Félix, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- MOUSSA Diakité, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- VEI Kpan Noël, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- LOUKOU Alain François, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- TOZAN Bi Zah Lazare, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Narcisse Bonaventure, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- SOKEMAWU Koudzo, Professeur Titulaire, U L (Togo)
- HECTHELI Follygan, Professeur Titulaire, U L (Togo)
- KOFFI Yao Jean Julius, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- Yao Jean-Aimé ASSUE, Maître de Conférences, UAO
- Zamblé Armand TRA BI, Maître de Conférences, UAO

Sommaire

<p>ASSEMIAN Assiè Emile</p> <p><i>Caractéristiques morphologiques et hydrographiques du bassin versant du Bandama rouge, centre de la Côte d'Ivoire</i></p>	7
<p>ALLARAMADJI MOULDJIDE, BAOHOUTOU LAHOTÉ, Robert MADJIGOTO</p> <p><i>Géomatique appliquée à l'analyse hydrologique et hydrogéologique dans la province du Logone occidental au Tchad</i></p>	26
<p>Babacar FAYE</p> <p><i>Apports socio-économiques de Parkia biglobosa ((Jacq.) R.Br. ex G. Don) dans les terroirs villageois de Kartiack et Mlomp (Bignona, Ziguinchor, Sénégal)</i></p>	43
<p>COULIBALY YVONNE, Nassa Dabié Désiré Axel</p> <p><i>Problématique de la hausse des prix de légumes sur le marché de détail de Songon-Agban (Abidjan-Côte d'Ivoire)</i></p>	66
<p>KOTCHI Koffi Joachim, Dien Kouayé Olivier, KANGA Koco Marie-Jeanne, N'GUESSAN Kouassi Guillaume, KONAN Kouamé Pascal</p> <p><i>La transformation du riz paddy, un défi majeur pour le développement durable de la riziculture dans la région du Goh (Côte d'Ivoire)</i></p>	87
<p>MOATILA Omad Laupem</p> <p><i>Pénuries en eau et stratégies paysannes d'adaptation sur le tronçon Ngo-Djambala en République du Congo</i></p>	103
<p>Kouamé TANO</p> <p><i>Problématique de la dynamique des localités rurales en Côte d'Ivoire : cas de l'électrification villageoise dans la sous-préfecture de Daloa (Centre-Ouest, Côte d'Ivoire)</i></p>	117
<p>DOSSO Yaya</p> <p><i>Pêche et amélioration des conditions de vie des populations dans la sous-préfecture de Kossou (Côte d'Ivoire)</i></p>	131

OUATTARA Yagnama Rokia-Coulibaly <i>Production artisanale de l'huile de palme rouge et valorisation des déchets à Toupah dans la région des grands-ponts, Côte d'Ivoire</i>	152
Hetemin Cavalo SILUE, Konan KOUASSI, N'goh Koffi Michael YOMAN, Arsène DJAKO <i>La recrudescence des conflits agriculteurs-éleveurs dans la Sous-préfecture de Sikasso : une cohésion sociale à rude épreuve</i>	167
YEBOUE Konan Thiéry St Urbain, ZOGBO ZADY EDOUARD <i>Offre et consommation du riz dans la ville de Bouaké</i>	184
DJE Bi DJE Ruffin, KOUASSI Konan <i>Cartographie de la situation épidémiologique dans la partie urbaine du District Sanitaire Bouaké Nord-Ouest (Centre, Côte d'Ivoire)</i>	213
SEWADE SOKEGBE Grégoire, GNIMADI Codjo Clément <i>Evaluation de la mise en œuvre de la politique de gestion de l'eau potable en milieu rural dans la commune de Djakotomey au sud-ouest du Bénin : éléments de bilan et leçons apprises</i>	229
MEITE Issoumaila, ATTA Kouacou Jean-Marie, N'GUESSAN Kouassi Fulgence <i>Analyse cartographique et statistique de l'occupation du sol dans la Sous-Préfecture de Séguéla (Côte d'Ivoire)</i>	249
AGBAMARO Mayébinasso, DANDONOUGBO Iléri <i>Infrastructures routières et ferroviaires pendant la période coloniale au Togo (1884-1960) : analyse cartographique</i>	266
BASSOLE Zelbié, YANOOGO Pawendkigou Isidore, OUEDRAOGO Joël <i>Perceptions paysannes de la dégradation de la fertilité des sols autour des bas-fonds dans la commune de Réo (Burkina Faso)</i>	289
COULIBALY Salifou <i>Etalement urbain et le difficile accès des populations à l'eau potable dans la ville de Hiré (Côte d'Ivoire)</i>	309
YAO N'goran Yannick, SERHAN Nasser, MAFOU Kouassi Combo <i>Dynamique des populations migrantes et mutations spatiales à Assinie-Mafia</i>	328

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET FERROVIAIRES PENDANT LA PÉRIODE COLONIALE AU TOGO (1884-1960) : ANALYSE CARTOGRAPHIQUE

AGBAMARO Mayébinasso, Maître-Assistant

Université de Kara

Email: agbamaro@yahoo.fr

DANDONOUGBO Iléri, Maître de Conférences

Université de Lomé

Email : ileridandonougbo@gmail.com

Résumé

Le chemin de fer et la route introduits au Togo pendant la période allemande vont connaître des mutations significatives sous l'administration française. Cet article vise à analyser les actions des Allemands et des Français dans le domaine des infrastructures ferroviaires et routières au Togo sous domination coloniale (1884-1960). La méthodologie adoptée intègre essentiellement la recherche documentaire et l'observation directe. De 1884 à 1914, les Allemands ont introduit les transports ferroviaire et routier au Togo en y orientant leurs actions dans le sud du pays. À l'arrivée des Français, les réseaux de communication terrestres ont été renforcés et améliorés avec des tentatives de redressement des équilibres entre le Sud et le Nord du Togo. Le taux densitaire par unité de surface du réseau routier est de 13,82 km/1000 km² dans tout le Togo en 1914. À la veille de l'indépendance, ce taux est de 56,13 km/1000 km². En 1914, le taux densitaire du réseau routier est respectivement de 2,15 km/1000km² dans le Nord Togo et 33,48 km dans le Sud. En 1960, il est passé à 65,68 km/1000 km² dans la partie septentrionale et à 96,68 km/1000 km² dans la partie méridionale du Togo. À l'image de la route, le chemin de fer a été aménagé et renforcé. Le territoire comptait 320 km de voies ferroviaires en 1914, toutes héritées de la période allemande. Les Français ont prolongé de 112 km, le chemin de fer jusqu'à Blitta. Ces voies terrestres construites par les Allemands et renforcées par la suite par les Français, étaient consacrées essentiellement au transport des produits de rente vers les métropoles européennes.

Mots clés : Chemin de fer, route, Togo colonial, analyse cartographique, Togo.

Abstract

The railway and the road introduced in Togo during the German period will undergo significant changes under French mandate. This article aims to analyze the actions of the Germans and the French in the field of rail and road infrastructure in Togo under colonial rule (1884-1960). The methodology adopted includes documentary research, direct observation, field surveys and interviews. From 1884-1914, the Germans introduced rail and road transport to Togo by directing their actions there in the south of the country. Upon the arrival of the French, land communication networks were

strengthened and improved with attempts to redress the balance between the South and the North of Togo. The density rate per unit area of the road network was 13.82 km/1000 km² throughout Togo in 1914. On the eve of independence, this rate was 56.13km/1000km². In 1914, the density rate of the road network was respectively 2.15 km/1000 km² in North Togo and 33.48 km in the South. In 1960, it increased to 65.68 km/1000 km² in the northern part and to 96.68 km/1000 km² in the southern part of Togo. Like the road, the railway was developed and reinforced. The territory had 320 km of railways in 1914, all inherited from the German period. The French extended the railway by 112 km to Blitta. These overland routes, built by the Germans and later reinforced by the French, were mainly devoted to transporting cash crops to European cities.

Keywords : Railway, road, colonial Togo, cartographic analysis, Togo.

Introduction

Les œuvres allemandes et françaises au temps colonial au Togo ont été remarquables sur le plan économique et socio-politique. Les métropoles étaient guidées par l'intérêt d'exploiter les ressources économiques du pays pour leurs industries. La route et le chemin de fer ont servi de levier dans la mise en valeur du Togo par les métropoles européennes dans la première moitié du 20^{ème} siècle (M. AGBAMARO, 2015, p.88). Le contrôle du territoire par le colonisateur avait créé la nécessité d'ouvrir des voies d'accès pour que les forces de police puissent établir l'ordre public. De plus, les transports terrestres allaient permettre aux puissances colonisatrices de disposer des produits exotiques et tropicaux comme les oléagineux, les fibres et les textiles dont ont besoin leurs économies. Dans ce contexte, il est nécessaire de désenclaver les régions riches pour les amener à produire en vue de l'exportation vers le pays colonisateur (M. K. DOGO, 1983, p. 178). Dès 1889, une mission économique avait été envoyée au Togo pour explorer les possibilités économiques de la colonie. Les rapports de cette mission ayant été très concluants, les travaux de la mise en valeur de la jeune colonie allaient démarrer (D. SIMTARO, 1982, p. 48).

C'est ainsi que l'administration allemande a construit différentes lignes de chemin de fer au sud du pays. En prélude aux grands travaux proprement dits, un wharf a été construit en 1902. Un autre en métal de 15 m de large et 354 m de long fut construit en 1904 sur le même site, car le premier en bois avait été détruit. Cette infrastructure portuaire en partie endommagée par le raz-de-marée dans la nuit du 16 au 17 mai 1911, sera réparée et aménagée en 1912 (N. L. GAYIBOR, 1997, p. 140). Une ligne reliant le wharf au marché Agbadahonou près du grand marché de Lomé fut construite. À partir de cet axe, furent construites trois lignes principales dont chacune portait l'étiquette de son rôle économique. Il s'agit de la ligne Lomé-Aného ou « ligne des cocotiers » (44 km), la ligne Lomé-Kpalimé ou « ligne de cacao » (119 km), et celle de Lomé-Atakpamé ou « ligne de coton » (163 km). Dans leur politique de désenclavement du territoire,

les Allemands ont construit de nombreuses routes carrossables dans la partie méridionale du Togo dont les principaux axes furent Lomé-Agbonou, Kpalimé-Atakpamé et Aného-Notsè passant par Tabligbo (D. SIMTARO, 1982; p. 505 ; M. A.TEBIE 2002, p. 54).

Au lendemain de la première guerre mondiale, les Allemands perdirent leurs colonies (N. N. C. OWONA NDOUNDA, 2022, p. 127) dont le Togo au profit des vainqueurs (France, Angleterre). Ainsi, de 1914 à 1920, le Togo n'avait bénéficié d'aucun soutien européen en matière d'infrastructures de transport. Ce n'est qu'après l'accord du 10 juillet 1919 attribuant la majeure partie du Togo allemand à la France que celle-ci va définir un réel programme de mise en valeur de la colonie (E. ASSIMA-KPATCHA, 1997, p. 43). Les actions furent axées au Nord-Togo qui présente selon le colonisateur français des atouts économiques inestimables. En effet, la frange Nord-Togo s'y prêtait à des cultures d'exportation telles que le kapok, le karité, l'arachide, le coton et les amandes. Cependant, cette frange est difficile d'accès à causes du relief montagneux. Le Nord-Togo qui représentait 58% de la population togolaise en 1920 (763 000 personnes) allait fournir sa main-d'œuvre destinée aux grands travaux d'équipement (M. A. TEBIE, 2002, p. 35) et s'acquitter de ses devoirs civiques (taxes et impôts). Les Français entreprirent d'abord d'améliorer le réseau routier et ensuite le réseau ferroviaire. Les travaux de réfection et de construction des infrastructures de transport sont marqués par deux phases. La première phase qui va de 1920 à 1930 est surtout consacrée à l'entretien des voies de communication déjà existantes. La seconde qui rentre en vigueur à partir de l'année 1931 jusqu'à la veille de l'indépendance s'est caractérisée par la construction de nouveaux réseaux de communication. Cette politique de désenclavement qui a consisté à orienter la construction des infrastructures routières dans la partie septentrionale du Togo a contribué à réduire les fortes disparités constatées dans la répartition des infrastructures routières sur l'étendue du territoire. Cette recherche fait une analyse cartographique des infrastructures routières et ferroviaires du territoire togolais pendant la période coloniale. La présente recherche s'articule autour de trois axes principaux. Le premier est consacré à la présentation du milieu d'étude, le second établit la méthodologie de recherche, le troisième est consacré à la présentation des résultats argumentés d'une discussion.

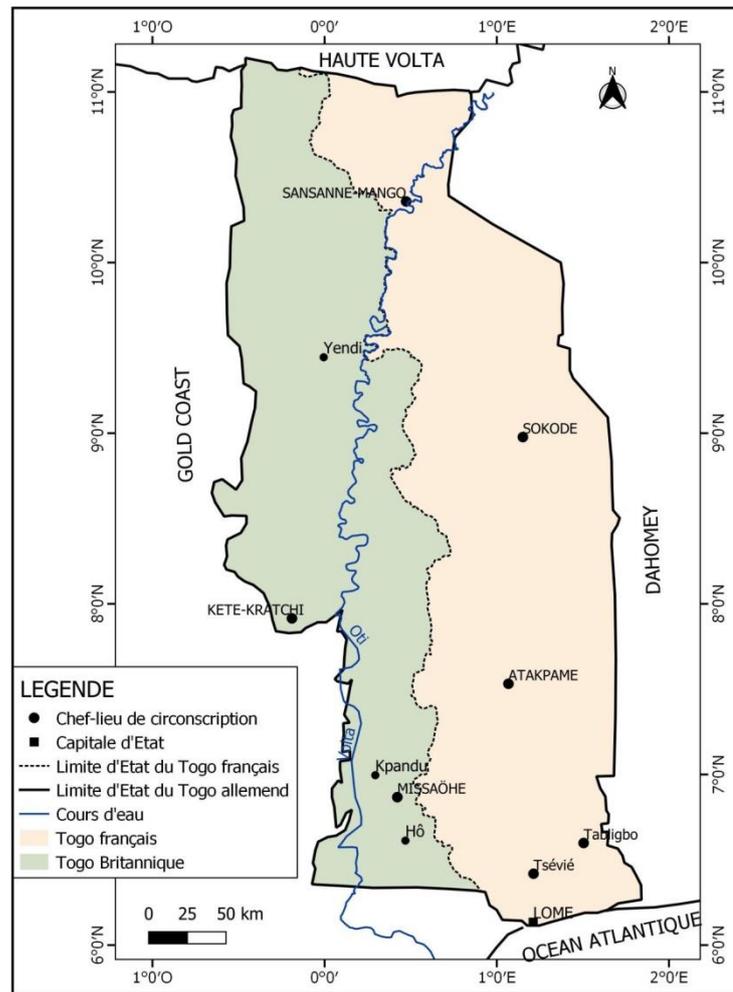
1. Matériel et méthodes

1.1. Géolocalisation du Togo sous domination coloniale

Le *Togoland* était un protectorat allemand entre 1884 et 1916 (L. N. GAYIBOR, 2010, p.2). Le 26 août 1914, le Togo-Allemand fut envahi par la France et le Royaume-Uni dans le contexte de la Première Guerre mondiale. Après le conflit, la Société des Nations (SDN) attribue deux mandats de classe B : le Togo Britannique au Royaume-

Uni qui fusionna par la suite avec la Gold Coast pour former le Ghana et le Togo Français à la France (carte 1).

Carte 1 : Présentation du Togo sous domination coloniale



Source : N. L. GAYIBOR, 1997

Le Togo Français comme l'indique la carte 1, était la partie orientale de l'ancienne colonie allemande du *Togoland*¹. Ce Togo oriental fut administré par la France de 1914 (*de facto*) ou 1919 (*de jure*) à 1960. Ainsi, de la fin de la guerre à 1946, le pays fut placé « sous mandat de la SDN² », et de la fin de la Seconde Guerre mondiale à 1960³, il devint « territoire sous tutelle de l'ONU⁴ ». De 1946 à 1958, le Togo fut membre de l'Union Française. Il devint un « territoire associé » entre 1946 et 1956 puis jouit du statut d'une « République autonome » pendant la période allant de 1956 à 1958. L'ancien Togo Français forme désormais le territoire de l'actuel Togo.

¹Deutsche Kolonie Togo en allemand

²Société Des Nations

³Année marquée par l'indépendance du Togo

⁴Organisation des Nations Unies

1.2. Matériel et méthodes de travail

La méthodologie de recherche est axée fondamentalement sur la recherche documentaire et l'observation de terrain. Des mémoires, des articles, des thèses, des revues dont les thématiques ont trait à l'histoire du Togo à l'époque coloniale ont été consultés. L'observation du terrain qui a duré 27 jours (du 12 juillet au 9 août 2022) a permis d'apprécier l'état des infrastructures routières et ferroviaires mises en place par l'administration coloniale et d'analyser leur répartition sur le territoire. Les données recueillies dans les archives ont été traitées à l'ordinateur. Analysées et interprétées, ces données ont permis d'appréhender les statistiques sur les réalisations en matière d'infrastructures ferroviaires et routières au Togo sous domination coloniale. Le logiciel ArcGis 10.2 et le tableur EXCEL 2010 ont servi respectivement à la confection des cartes et l'établissement des tableaux. Cette méthodologie adoptée a conduit à obtenir des résultats.

2. Les résultats et discussion

Les résultats obtenus gravitent autour de l'héritage laissé par les Allemands avant leur départ du Togo en matière des infrastructures de transport terrestres et celles réalisées sous l'administration française après la Première Guerre mondiale.

2.1. Les acquis des œuvres allemandes en infrastructures de transport terrestre avant la période mandataire française

En matière d'infrastructures de transport, les Allemands avaient accentué leurs réalisations dans la partie méridionale du pays. Dans cette partie du Togo, le colonisateur y trouvait son intérêt économique par rapport à la zone septentrionale.

2.1.1. Un chemin de fer exclusivement construit au Sud du Togo allemand

L'implantation d'un wharf (digue sur pilotis) à Lomé a précédé la construction du chemin de fer au Togo Allemand qui était exclusivement centré dans le sud du pays. Cette infrastructure portuaire (350 m de long), qui a coûté 800 000 marks fut inaugurée le 27 mai 1904 après trois années de travaux. Pour N. L. GAYIBOR (2017, p.56), la construction du Wharf allait accélérer les échanges des produits lourds entre la métropole et sa colonie. Les auteurs affirment que le wharf était d'une nécessité absolue pour l'importation des marchandises lourdes (en particulier celles destinées à la construction et à l'exploitation des chemins de fer). La possibilité d'un transbordement bon marché et sans danger exigeait la mise en place d'une telle infrastructure pour stimuler l'exportation des produits pondéreux, comme le maïs et le coton. Comme le mentionne K.N. TSIGBÉ (2005, p.56), « la mise en place d'un wharf est un préalable incontournable à la construction de la voie ferrée ». La construction du wharf et du chemin de fer selon I. DANDONOUGBO (2010, p.198) répondait à un double objectif. D'abord, il s'agit de trouver des solutions aux énormes difficultés

éprouvées par le colonisateur pour acheminer les produits de traite et le matériel lourd indispensable à l'équipement et ensuite de transporter les marchandises importées pour desservir les marchés locaux de la colonie.

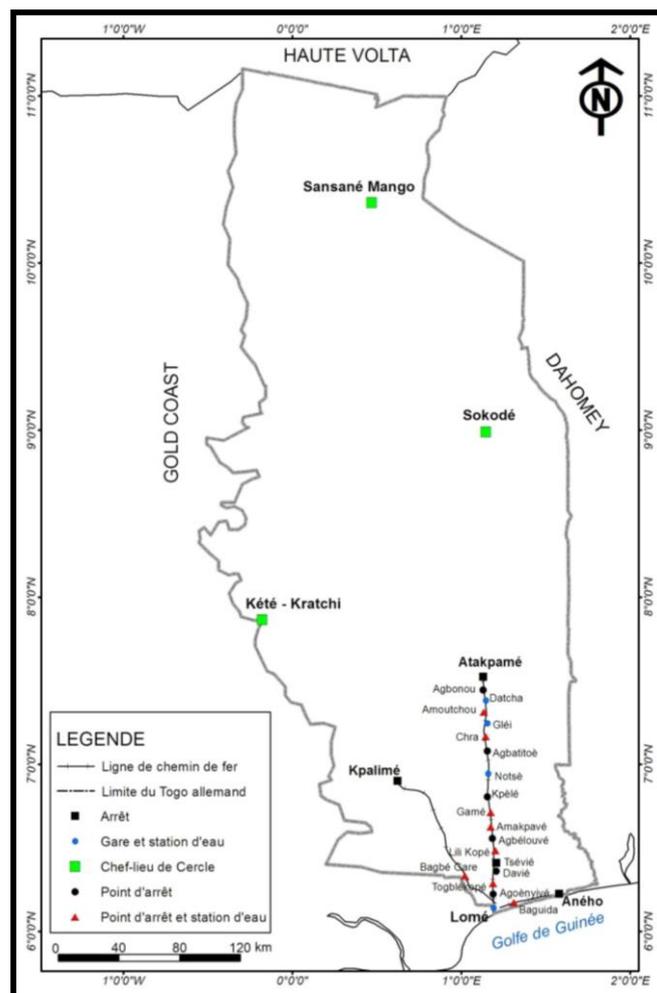
Les travaux de construction du chemin de fer furent lancés immédiatement. Ce chemin selon l'analyse de F. HÉTCHÉLI et *al* (2018, p.168), avait pour ultime objectif d'acheminer au plus vite vers la côte et vers la métropole les productions locales, celles de la cueillette, puis celles de la production de rente ou d'une exploitation minière. Pour eux, le désenclavement du territoire ne visait pas au progrès socio-économique de la colonie comme le présument les métropoles, mais à sa mise en valeur au profit du pays colonisateur. Très vite, la construction du chemin de fer commença dès l'implantation du wharf.

Déjà en mars 1904, les Allemands entreprirent la mise en place de la "ligne côtière" (*Kostenbahn*), longue de 44 km, qui reliait Lomé à Aného. Pour les firmes allemandes d'Aného, cette ligne ferroviaire allait jouer un rôle important dans le commerce de l'huile et des palmistes qu'elles détenaient. Cette ligne répondait aussi au besoin de la DTG pour le transport bon marché de sa cocoteraie de Kpémé. Les frais de construction s'élevèrent à 1,8 millions de marks. Le 18 juillet 1905, la ligne côtière fut inaugurée officiellement. Elle sera ouverte au transport public le 15 mai 1904. Cette ligne qui était consacrée au transport des marchandises allait assurer aussi celui des personnes. Près de 40 000 personnes par an effectuaient le voyage à bord du train Lomé-Aného. Selon A. K. AHONSU (1991, p. 98-99), la ligne côtière a généré la modification des modes de vie des populations. Les villages de Baguida et Avépozo qui ont bénéficié d'une gare ont vu leur économie se spécialiser et se développer dans la production du gari, des noix de coco, du coprah, d'huile de coco et du tapioca destinés aux marchés de Lomé. Le même auteur rapporte que la construction s'est accompagnée de la promotion spatiale et socio-économique de la ville d'Aného.

La deuxième voie ferroviaire, la "ligne intérieure" (*Inlandbahn*) reliait Lomé et Kpalimé sur une distance de 119 km. Les travaux de construction de cette infrastructure débutèrent le 12 octobre 1904. La ligne fut inaugurée officiellement le 27 janvier 1907. Le chemin de fer Lomé-Kpalimé suivait à peu près le tracé de la route. Cependant, l'*Inlandbahn* se démarquait de l'ancienne route à la latitude du mont Agou. Cette déviation était provoquée par la DTG qui voulait une liaison ferroviaire directe pour ses plantations. Pour le financement de la ligne, le gouvernement allemand avait accordé un prêt de 7,8 millions de marks. Cette ligne assurait non seulement l'acheminement des produits de plantation (café-cacao), mais aussi le transport des personnes. Le gros contingent des passagers provenait des zones mitoyennes de Lomé avec pour impact spatial, l'essor des bourgs comme Noépé et Assahoun. Pour N. L. GAYIBOR (1997, p. 57), le trafic des personnes sur cette ligne avait connu plus de succès que celui de la voie côtière.

La troisième ligne ferroviaire appelée la "ligne de l'arrière-pays" (*Hinterlandbahn*), fut mise en construction dès juin 1908. Cette ligne de la côte allait joindre Atakpamé, Blitta, Bassar, se prolonger jusqu'au gisement de minerai de fer de Bandjéli, puis, après avoir couvert une distance de 442 km, déboucher à son terminus sur le village de Tchopowa, près de l'Oti. Outre le minerai de fer du pays Bassar, cette voie devait acheminer jusqu'à la côte l'arachide et le bétail du Nord, et permettre enfin sa mise en valeur. Le coût de sa réalisation était estimé à 1,2 million de marks. Mais, elle s'est arrêtée à Agbonou (163 km) à cause de la 1ère Guerre mondiale qui a écourté la présence des Allemands au Togo. Elle sera prolongée jusqu'à Blitta (112 km) pendant la période coloniale française. Comme l'ont mentionné F. HÉTCHÉLI et *al* (2018, p.174), cette ligne a surtout servi au transport du coton pendant la période coloniale allemande et la Première Guerre mondiale. Le *Hinterlandbahna* servi également au transport à des milliers de personnes et a contribué au dynamisme socio-économique des localités desservies. La carte 2 indique les œuvres allemandes en matière des infrastructures ferroviaires.

Carte 2 : Chemin de fer construit au temps Allemand (1884 à 1914)



Source : N. ALL, 1995, carte modifiée par M. AGBAMARO, 2012.

Il est constaté à travers la carte 2 que le chemin de fer était construit de Lomé à Atakpamé, localités situées au Sud du pays.

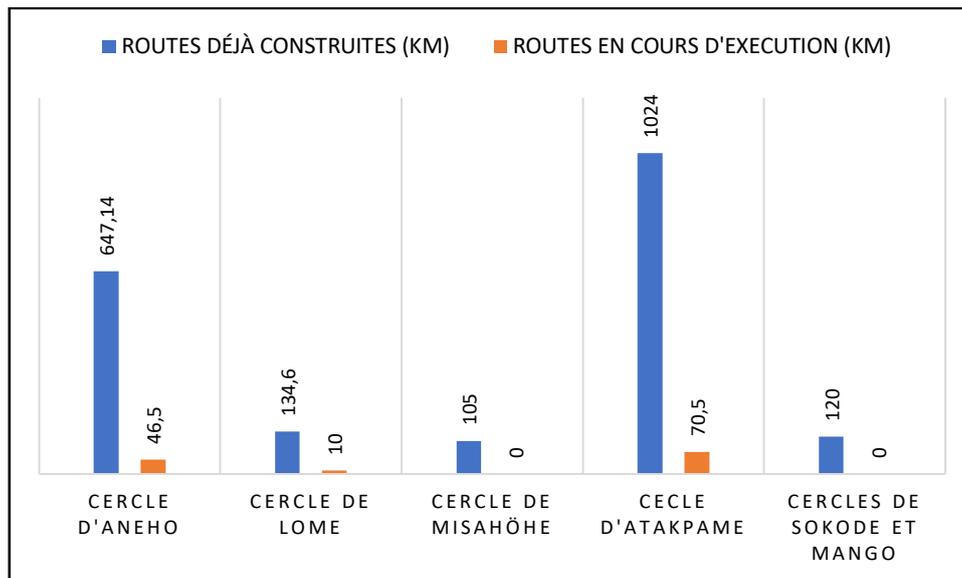
2.1.2. Les infrastructures routières essentiellement mises en place dans la partie méridionale du pays

La construction des routes s'est faite par étape à partir de la côte. Les cercles d'Aného, de Lomé, de Misahöhe et d'Atakpamé constituaient l'essentiel du Togo « utile » pour les Allemands et par conséquent avaient profité d'une meilleure structuration de leur espace géographique. Le cercle d'Aného produisait l'huile de palme et de palmiste, le cercle de Lomé, les noix de coco et l'huile de palme, le cercle de Misahöhe, le café-cacao et celui d'Atakpamé, le coton. C'est ainsi qu'un réseau routier relativement dense fut construit pour l'acheminement des produits de rente vers la côte. À la fin de l'occupation allemande, le cercle d'Aného disposait à lui seul de 647,4 km de routes achevées et 46,5 km de voies en construction, avec une largeur de 3,5 m en terre argileuse ou latéritique. Des ponts ont été construits pour faciliter la traversée des rivières et des rigoles (A. M. TEBIE, 2002). De Lomé, partaient plusieurs routes pour relier les zones de forte production agricole. Lomé profitait également des routes venant de l'intérieur. Moins importants, n'étaient pas les chemins au travers desquels le ravitaillement du wharf de Lomé était effectif. Il s'agit notamment des lignes Assahoun-Agou-Akoumaou, Kévé-Dzogbépémé-Alokogbé-Noépé-Kovié-Tové. Un total de 134,6 km de routes de 3,5 à 4 m de large en partie empierrées et en partie latéritiques est à mentionner à l'actif des Allemands dans le cercle de Lomé à la fin de leur période (K.N. TSIGBÉ, 2005). Dans le cercle de Misahöhe, furent construites plusieurs routes de désenclavement des zones de production caféière et cacaoyère. Il s'agit notamment des routes qui relient Amoussoukopé à Kpalimé, Kpalimé à Kouma, Liati à Atalou, Kpédji à Amédjopé, Kamé à Kwaminkroum, Ho à Kpalimé, Kpalimé à Goudévé, Yo à Kamétonou, Dafo à Achiue, Atalou à Chochoe. À la veille de la Première Guerre mondiale, le cercle de Misahöhe comptait 105 km de routes (A. M. TEBIE, 2002, p. 62). Le cercle d'Atakpamé qui produisait du coton était structuré par des pistes rurales. Des itinéraires suivants furent construits : Atakpamé-Kpalimé, Atakpamé-Langabou-Sokodé, Hihéatro-Amlamé, Notsé-Tététou-Atakpamé-Agbandi. Au total, 137 km de routes ont été achevés et 14 km de voies en construction dans le cercle de Misahöhe jusqu'en 1914.

Le Nord-Togo dans son ensemble était en marge des œuvres allemandes en matière d'infrastructures de transport. En effet, la nécessité d'atteindre les populations du nord pour leur imposer le nouveau pouvoir et la volonté du colonisateur de conduire les contingents d'hommes des pays Losso, Kabiyè, Moba, Bassar vers le sud pour travailler sur les chantiers de construction des routes étaient les seuls motifs pour que le nord du pays soit désenclavé (N. ALI, 1995, p.78). Dans cette logique, les anciennes pistes des autochtones furent entretenues. Il faut attendre l'année 1907 pour que le

Nord du pays connait l'ouverture de ses premières routes. Ainsi, fut construite la route qui part de Kpalimé pour déboucher sur Sansané-Mango en passant par Kamé, Kpando, Kété-Kratchi, Bimbila et Yendi. C'est au cours des toutes dernières années de la présence allemande au Togo que les autorités coloniales s'attaquent aux régions montagneuses avec l'ouverture de la route Sokodé-Aledjo et la route Atakpamé-Gamévers Akébou-Adélé. Sur le plan des transports, à la fin de la période allemande, la partie septentrionale n'était qu'à ses débuts comme le montre la figure 1.

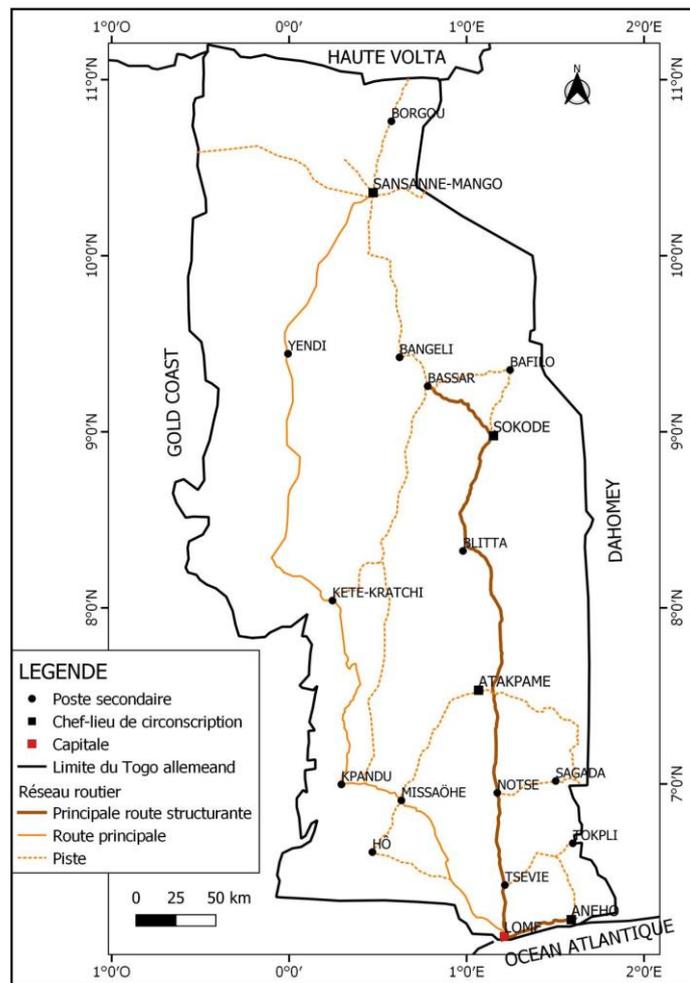
Figure 1 : Kilomètres de routes par cercle construits à la veille de Première Guerre mondiale



Source : D. SIMTARO, 1982.

La figure 1 indique un faible équipement en infrastructures routières dans les cercles du Togo septentrional (Sokodé et Mango). Cette partie du pays était en marge de la mise en valeur du territoire par les Allemands. En effet, il est enregistré une poignée de km de routes dans tout le Nord (cercles de Sokodé et de Mango). Jusqu'en 1912, il y en avait que 120 km de routes carrossables en l'occurrence l'axe reliant Agbandi à Sokodé (la voie menant à Alédjo et à Bafilo était encore en construction) (carte 3).

Carte 3 : Réseau routier pendant la période allemande



Source : M. AGBAMARO, 2015.

En 1914, le réseau routier était organisé essentiellement autour de deux voies. Il s'agit de la route reliant Lomé à Mango, passant par Kpalimé, Kété-Kratchi et de celle qui part de Lomé pour déboucher sur Bassar en passant par Atakpamé et Sokodé. Quant à la localité de Lama Kara⁵, on notait une piste qui la liait avec Sokodé. De façon générale, les œuvres allemandes en infrastructures de transport n'étaient pas proportionnelles aux superficies des cercles (tableau 1).

⁵Au temps allemand, la ville de Kara d'aujourd'hui n'était qu'un bourg, chef-lieu du canton de Lama.

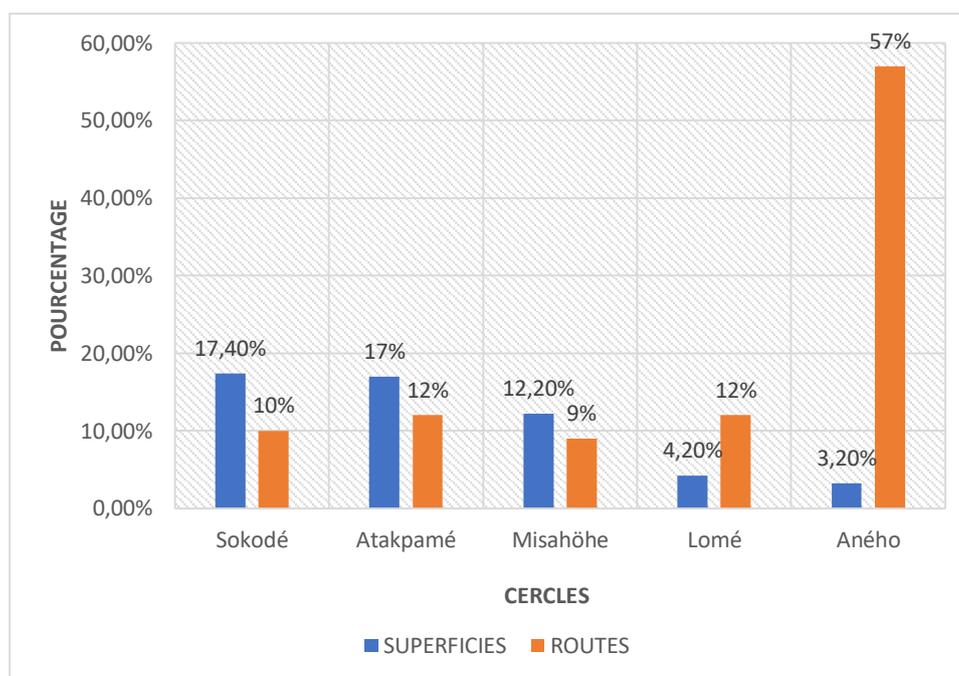
Tableau 1 : Classement des cercles du Togo Allemand en fonction de leur superficie

Cercles du Togo Allemand	Superficies (km ²)	Proportion en pourcentage (%)	Ordre de grandeur
Mango-Yendi	20922,58	23,80	1
Kété-Kratchi	19603,93	22,30	2
Sokodé	15296,34	17,40	3
Atakpamé	14944,70	17	4
Misahöhe	10725,02	12,20	5
Lomé	3692,22	4,20	6
Aného	2813,12	3,20	7
Total	87910	100	---

Source : D. SIMTARO, 1982

D'une superficie de 87 910 km², le Togo Allemand était formé de sept cercles de superficies disproportionnées. Il s'agit notamment par ordre de grandeur de leur étendue, les cercles Mango-Yendi, Kété-Kratchi, Sokodé, Atakpamé, Misahöhe, Lomé et Aného. Ces cercles ont connu des niveaux de désenclavement discriminatoire. En effet, il était construit au temps allemand un réseau routier de 1 215 km de routes carrossables dont 1 095 km dans le Sud-Togo et 120 km dans la partie septentrionale (figure 2).

Figure 2 : Réseau routier par cercle (Togo Allemand) à la veille de la Première Guerre mondiale

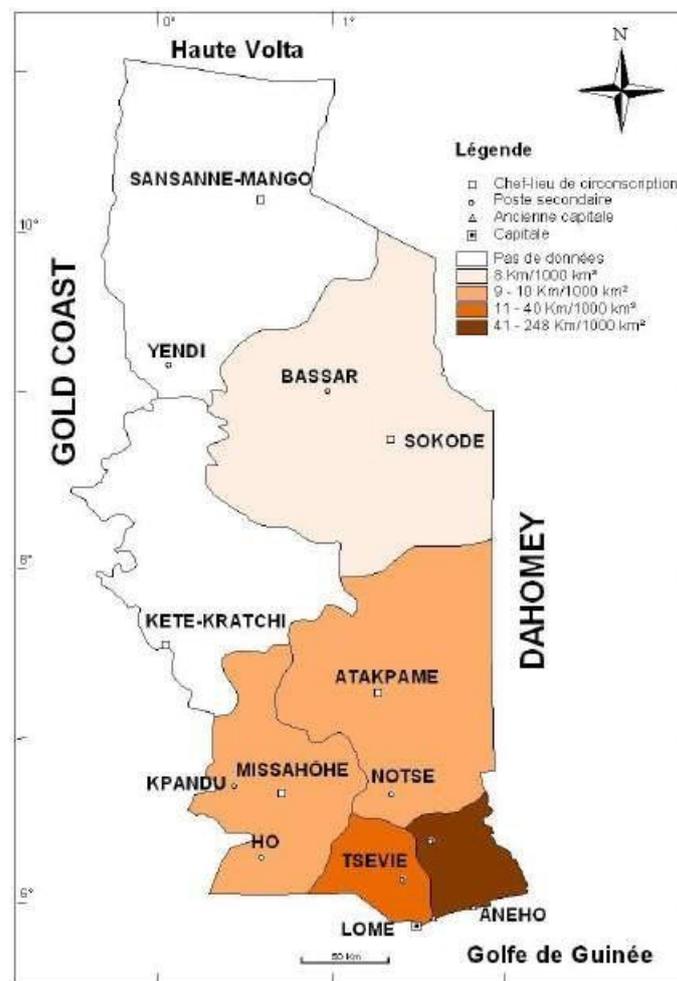


Source : D. SIMTARO, 1982

Le cercle d'Aného le moins vaste, avait enregistré 57% du réseau routier construit

par les Allemands. Le classement par ordre de grandeur indique les cercles d'Atakpamé, de Lomé, de Sokodé et Misahöhe qui possédaient respectivement 12%, 12%, 10% et 9% de l'ensemble du réseau routier. Au total, 90,12% des routes sont enregistrés dans la partie méridionale⁶ du Togo. La partie septentrionale réduite seulement au cercle de Sokodé n'a bénéficié que de 10% de routes carrossables. Cette inégalité de désenclavement est liée aux conditions climatiques et économiques plus favorables au développement des cultures de rente dans la partie méridionale du territoire. En termes de densité du réseau routier, la partie méridionale est plus favorisée que la partie septentrionale (carte 4).

Carte 4 : Densité du réseau routier pendant la période allemande



Source : I. DANDONOUGBO 2010, d'après D. SIMTARO (1982)

Les cercles d'Aného et de Lomé sont les plus structurés en réseau routier avec respectivement 247,85 km/1000 km² et 40,16 km/1000 km². Le cercle d'Atakpamé

⁶ Géographiquement, la partie méridionale est formée des cercles d'Aného, Lomé, Misahöhe, Atakpamé et la partie septentrionale est réduite aux cercles de Sokodé et de Sansané-Mango.

le 3^e rang et celui de Kloto le 4^{ème} rang avec 10,06 km/1000 km². Le cercle de Sokodé se range au 5^{ème} rang avec 7,84 km/ 1000 km². Les cercles de Kété-Kratchi et de Mango-Yendi n'ont pas bénéficié des réalisations allemandes dans le cadre de la construction des routes. Le réseau routier laissé par les Allemands sera aménagé et renforcé par les Français.

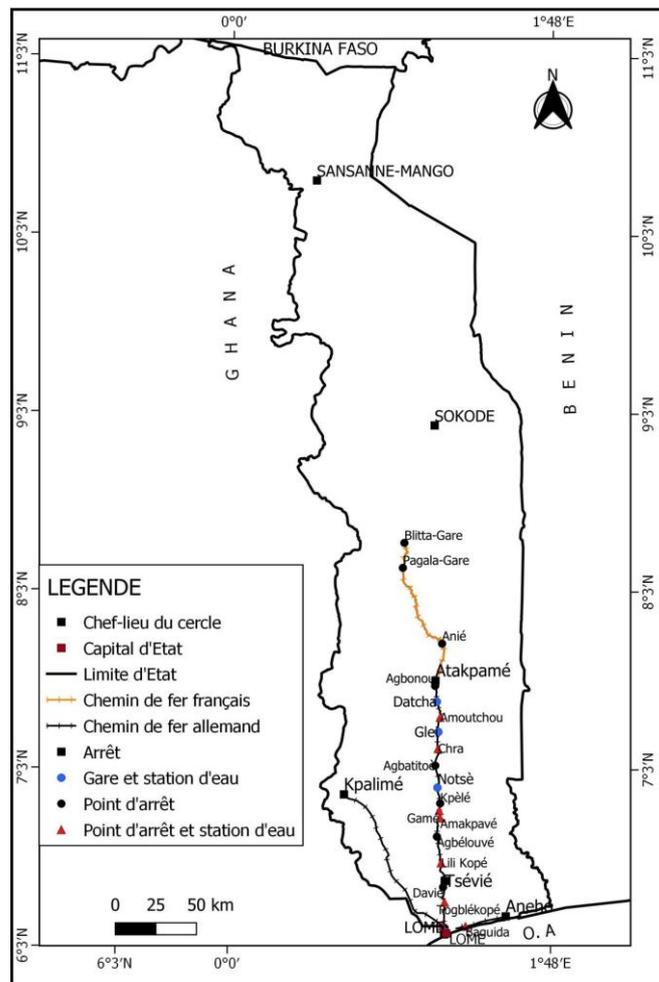
2.2. Des réseaux de transports terrestres renforcés et aménagés au Togo sous l'administration française

Les Français ont mené des actions dans le secteur des transports terrestres, et surtout dans l'infrastructure routière dans la partie du Togo qui leur a été attribuée (56 770 km²). Le chemin de fer a été trouvé comme une entreprise lourde et très onéreuse d'où sa faible extension sur le territoire.

2.2.1. Une faible importance accordée au chemin de fer par l'administration française

La partie orientale du Togo récupérée par la France était la zone où ont été construites exclusivement les lignes ferroviaires. Pendant la période de l'occupation militaire, qui a duré jusqu'en 1922, le chemin de fer a été exploité sous le nom de *Togoland Military Railway* (TMR). L'exploitation du train était assurée par les Chemins de fer publics de la Gold Coast, avec un matériel roulant provenant principalement de la zone économique britannique. Le partage franco-britannique de 1919 instaura une frontière entre deux grands ensembles agricoles de l'ethnie des Ewé-Kpalimé, Ho et Kpalimé. La stabilité politique après le partage du Togo a amené la France à mettre en valeur son "Togo". C'est ainsi qu'après 1922, le chemin de fer reçut le nom de Chemins de Fer du Togo (CFT). Mais, il a fallu attendre l'année 1930 pour que la France concrétise son programme de construction de chemin de fer initié par les Allemands. La construction du chemin de fer a coûté 80 % des investissements togolais entre 1924 et 1938. Un emprunt du Togo auprès de la métropole, d'un montant de 73 millions de francs, fut consacré à financer la construction du prolongement de la ligne de chemin de fer reliant Lomé à Blitta en passant par Atakpamé (K. KOUZAN, 2017, p.248). En 1934, l'administration a construit un chemin de fer de 113 km de long composé des lignes Agbonou-Anié (30 km) et Anié-Akaba-Pagala (64 km). Blitta fut atteint le 30 juillet 1934 sur une distance de 18 km (carte 5).

Carte 5 : Chemin de fer au Togo en 1960



Source : M. AGBAMARO, 2015, à partir des données d'E. GUERNIER, 1951.

Les Français construisirent aussi 15 gares, 18 pavillons, 4 magasins, des ponts et des quais de chargement. De nombreux wagons et 15 locomotives furent achetés de la France par l'intermédiaire de l'Agence générale des colonies. La construction supplémentaire déjà commencée après Sokodé a été stoppée en raison du manque d'argent. Cette prolongation de la « ligne du coton » buta sur un principal obstacle, la faible densité de la population (4,3 à 4,6 habitants au km²). L'infrastructure ferroviaire mise en place s'accompagna d'un déplacement de population opéré par l'administration coloniale française. Ainsi, plus de 15 000 Kabyé furent installés le long du tracé ferroviaire entraînant la naissance de nouveaux villages. Le chemin de fer face à la concurrence de la route perdit son crédit avec l'abandon des projets de son extension à l'intérieur (N. L. GAYIBOR, 1997, p. 142).

2.2.2. Une extension remarquable du réseau routier à l'échelle du pays sous l'administration française

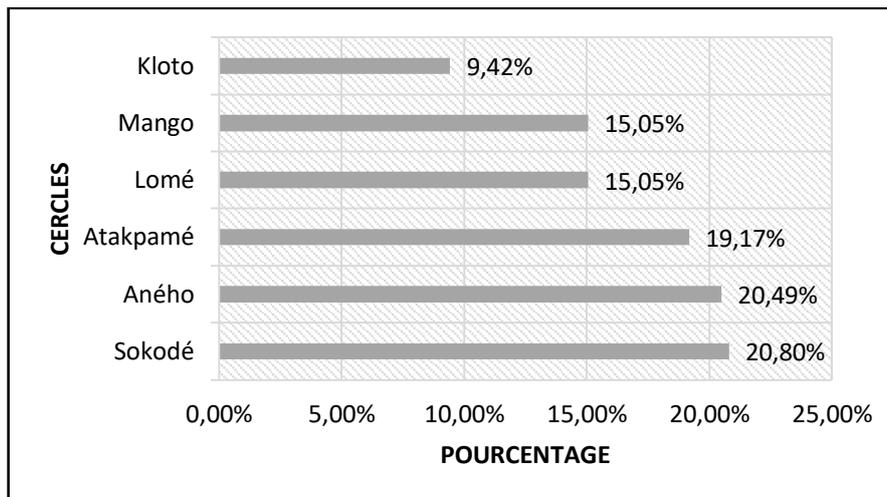
La réfection des infrastructures routières sous le mandat français a été marquée par deux étapes. De 1922 à 1929 correspondant à la première étape, le travail a concerné à

l'élargissement des voies, portées de 3 à 6 m dans le Togo méridional. Cette phase a vu dans cette partie du territoire la construction de solides ponts en béton, renforcés de barres métalliques. Le Nord du pays fut marqué par le prolongement de la route jusqu'à Sansanné-Mango en passant par Alédjo, Bafilo et Kara. Le pont en bois enjambant la rivière Kara fut remplacé en 1923 par un pont métallique, le plus long du Togo à l'époque. Des routes adjacentes furent construites pour connecter les zones de production et les points de commercialisation. Il s'agit des axes routiers Kara-Pagouda, Kara -Kabou, Sokodé-Tchamba, Sokodé-Bassar.

La deuxième étape qui va de 1930 à 1940 est marquée par la concentration des travaux en matière d'infrastructures routières au centre du pays correspondant aujourd'hui à la région des Plateaux. La route Atakpamé-Badou, entre temps suspendue par les Allemands à Okpahoué, fut prolongée en 1931 jusqu'à Klabè (25 km), en 1932 à Kougnohou (41 km) et en 1939 à Badou (90 km) (N. Ali 1995). L'axe routier Kpalimé-Badou a été construit sur le tronçon Kpalimé au plateau de Dayes en 1934. Cette route a été abandonnée à cause des difficultés financières et sous quelques mesures politiques. Le pays Adélé fut désenclavé car une voie routière reliait les localités à l'Est du pays Akposso à l'instar de Démadéli, Gamè et Bato. La ville d'Atakpamé fut connectée aux marchés du cercle du Centre dont elle était chef-lieu. Il s'agit principalement des liaisons Boko-Mono, Kamina-Kpakpo et Anié-Palakoko-Akaba. La cartographie du réseau routier dans le cercle d'Atakpamé indique des zones démunies et donc enclavées à l'instar des régions frontalières ghanéo-togolaises à l'ouest et bénino-togolaises à l'Est.

Le Togo sous mandat français a enregistré 3 129 km de routes en 1930. Cette couverture du pays en infrastructures routières ne tenait pas compte de l'étendue de ses cercles. En effet, le cercle le plus vaste était celui de Sokodé qui couvrait 35,41% du territoire. Le cercle d'Atakpamé, suit avec 17 170 km² soit 30,30% de la superficie du pays. Le troisième rang revient au cercle de Mango qui s'étend sur une superficie de 10 130 km². Les derniers rangs sont occupés par les cercles de Kloto et d'Aného qui représentent respectivement 5,7% et 4,62% du territoire. Des controverses dans la mise en place des routes comme l'a signalé I. DANDONOUGBO (2010, p. 219) ont été constatées entre les différents cercles. La figure 3 montre la longueur des routes par cercle en 1930.

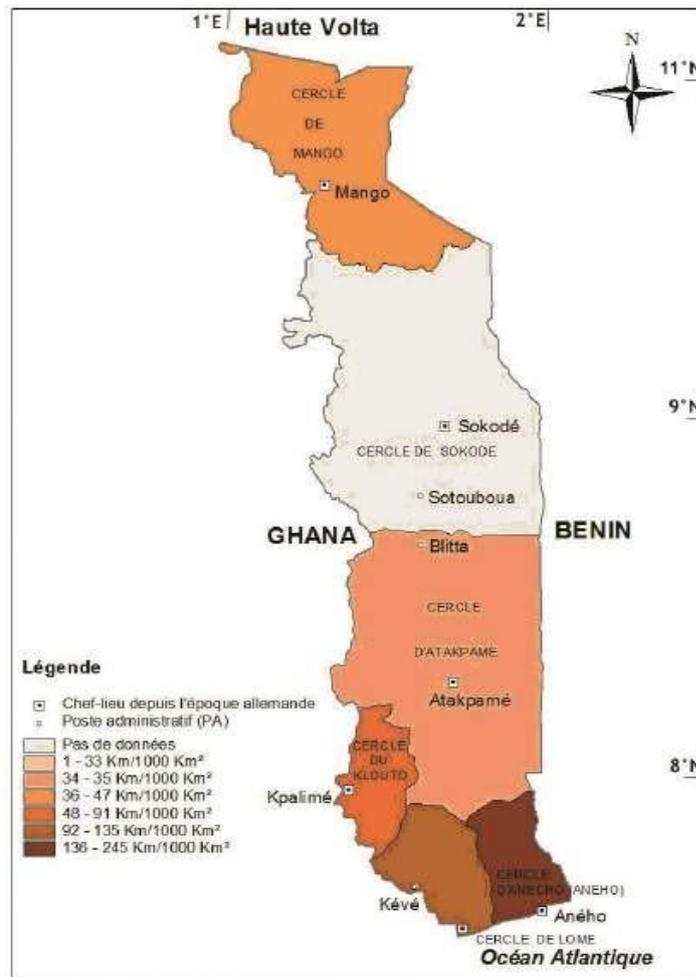
Figure 3 : Réseau routier du Togo Français par cercle en 1930



Source : E. GUERNIER, 1951.

Le cercle de Sokodé comme l'illustre la figure 3 occupe le 1er rang avec 20,80% du réseau routier togolais. Le second rang et la troisième place reviennent respectivement au cercle d'Aného (20,49%) et celui d'Atakpamé (19,17%). Suivent en proportion d'égalité les cercles de Lomé et de Mango (15,05%). Une politique de rééquilibrage de mise en valeur du pays est activée par les Français. Ainsi, le Nord-Togo, "oublié par les Allemands", a été pris en charge par les Français. Sous l'administration française, les taux densitaires routiers par unité de surface par cercle sont inégalement répartis (Carte 6).

Carte 6 : Densité de route au Togo en 1930 sous le mandat français



Source : K. BARANDAO, 1987 et I. DANDONOUGBO, 2010

D'après la carte 6, le cercle d'Aného vient toujours en première position en 1930 avec 244,65 km/1000 km². Il est emboîté respectivement par les cercles de Lomé (135 km/1000 km²), de Kloto (90,49 km/1000 km²), de Mango (46,49 km/1000), d'Atakpamé et de Sokodé (32,37 km/1000 km²). Selon I. DANDONOUGBO (2010, p. 205), le cercle d'Atakpamé dispose d'un taux densitaire routier de 34,94 km/1000 km², très loin derrière celui de Kloto.

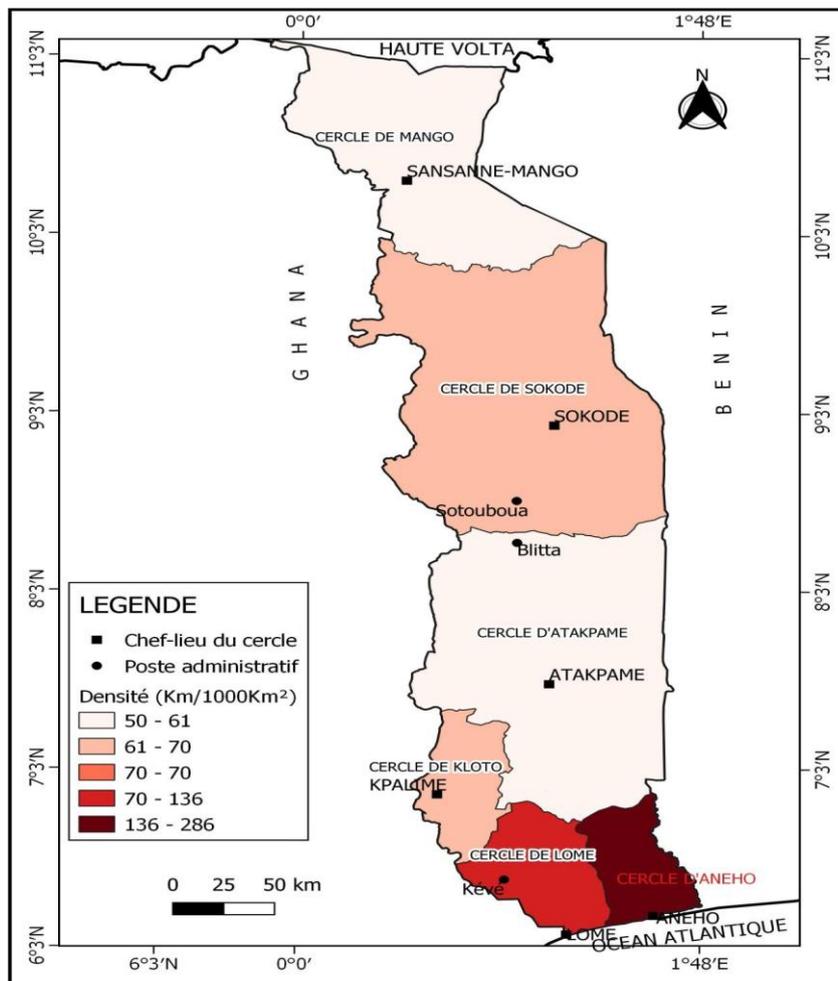
En 1951, les travaux de macadamisage furent lancés sur les rues de Lomé et ce n'est qu'en 1956 que la route côtière Lomé-Aného fut asphaltée et la route Zébé-Afouin en 1957. Dans le Kloto, la route Dafo-Kpalimé fut revêtue de la latérite. Les voies Kpalimé-Lomé, Kpalimé-Atakpamé, Badou-Atakpamé ont été entretenues. Les routes Anié-Colocopé, Tsévié-Alokoégbé, Agbatopé-Kodjé-Havé-Adangbé-Gati-Fongbé furent ouvertes. Les travaux ont concerné la construction des ponts comme celui d'Akouégbé sur le Zio, le pont sur la rivière Chra, le pont d'Adjido pour la traversée de la lagune d'Aného, le pont de Zalivé.

Dans la partie septentrionale du Togo, les travaux de réfection ont concerné essentiellement la voie Sokodé-Bassar-Sadori et la route Sokodé-Bassila (Dahomey).

Le pouvoir colonial a consenti des moyens pour y construire de solides ponts à l’instar de celui de Sokodé (4,5 m de portée), de Bengabo (4,5 m de portée), de Doufouli (7 m de portée), de Défalé (6 m de portée). En 1947, un nouveau pont fut construit à Agbandi. Des travaux de déviation furent réalisés sur la route Sokodé-Kara à la latitude de Bafilo. Un immense pont a été construit en 1949 à la latitude de Lama-Kara. Ce grand pont a une portée de 72 m sur 19 travées d’ouvertures variant de 7 m à 10 m. D’autres ouvrages de franchissement ont été construits en béton armé tels que les ponts de Nan (31,20 m), de Kasséna (23,40 m), de Sotouboua (25,45 m) et d’Aouosso (31 m). Sur l’axe Kandé-Naboulgou a été construite une série de ponts métalliques de 25 m de portée.

En 1950, le Togo comptait 761 km de routes intercoloniales, 436 km de routes coloniales, 3 275 km de chemins vicinaux et un total de 283 ponts définitifs ou semi-définitifs (E. GUERNIER, 1951). Le taux densitaire routier du Togo à la veille de son indépendance (1960) se matérialise à travers la carte 7.

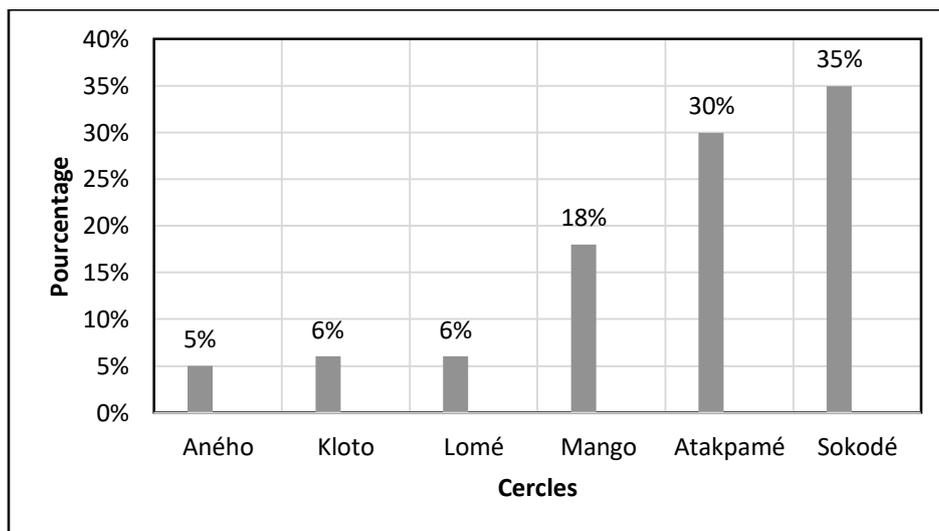
Carte 7 : Taux densitaire routier du Togo dans les années 1950



Source : M. AGBAMARO, 2023, à partir des données de K. BARANDAO, 1987

À l'analyse de la carte 7, il transparait que les œuvres françaises en matière d'infrastructures routières ont pris favorablement en compte le Nord du pays. Le taux densitaire du réseau routier du cercle de Sokodé a rattrapé et a dépassé celui du cercle d'Atakpamé, mais est resté dans le même palier que le taux densitaire du cercle de Kloto. Le taux densitaire du cercle de Mango quant à lui a rattrapé et est resté presque dans le même palier que celui du cercle d'Atakpamé. La longueur du réseau routier par cercle était inégalement répartie sur l'ensemble du territoire comme l'indique la figure 4.

Figure4 : Répartition du réseau routier togolais par cercle en 1950⁷



Source : E. GUERNIER, 1951.

Les actions du FIDES⁸ comme le montre le graphique n°4 sont plus axées au Centre et au Nord du Togo. Le Sud du pays pour des raisons de son avance de développement par rapport au Nord était moins pris en compte (tableau 2).

⁷ La répartition par cercle du réseau routier togolais n'a pas changé jusqu'à 1960. Les années 1950 sont marquées par les mouvements de décolonisation au Togo ; dans ce contexte, la métropole ne prenait plus le risque d'équiper en infrastructures socio-collectives une colonie qui cherchait à sortir de sa domination.

⁸FIDES : Fond d'Investissement pour le Développement Économique et Social.

Tableau 2 : Le réseau routier du Togo en 1950

Cercles	Superficie		Routes	Chemins	Pistes	Total par cercle		
	km ²	%				km	%	km/1000km ²
Anécho	2 620	4,62	100	80	292	472	5	285,54
Lomé	3 480	6,13	29	-	719	748	6	135,95
Kloto	3 260	5,7	-	110	266	436	6	67,32
Mango	1 0130	17,84	193	29	391	613	18	60,51
Atakpamé	1 7170	30,30	209	51	649	909	30	52,94
Sokodé	2 0110	17,84	230	166	958	1354	35	67,33
Total	5 6770	100	761	436	3275	4473	100	78,79

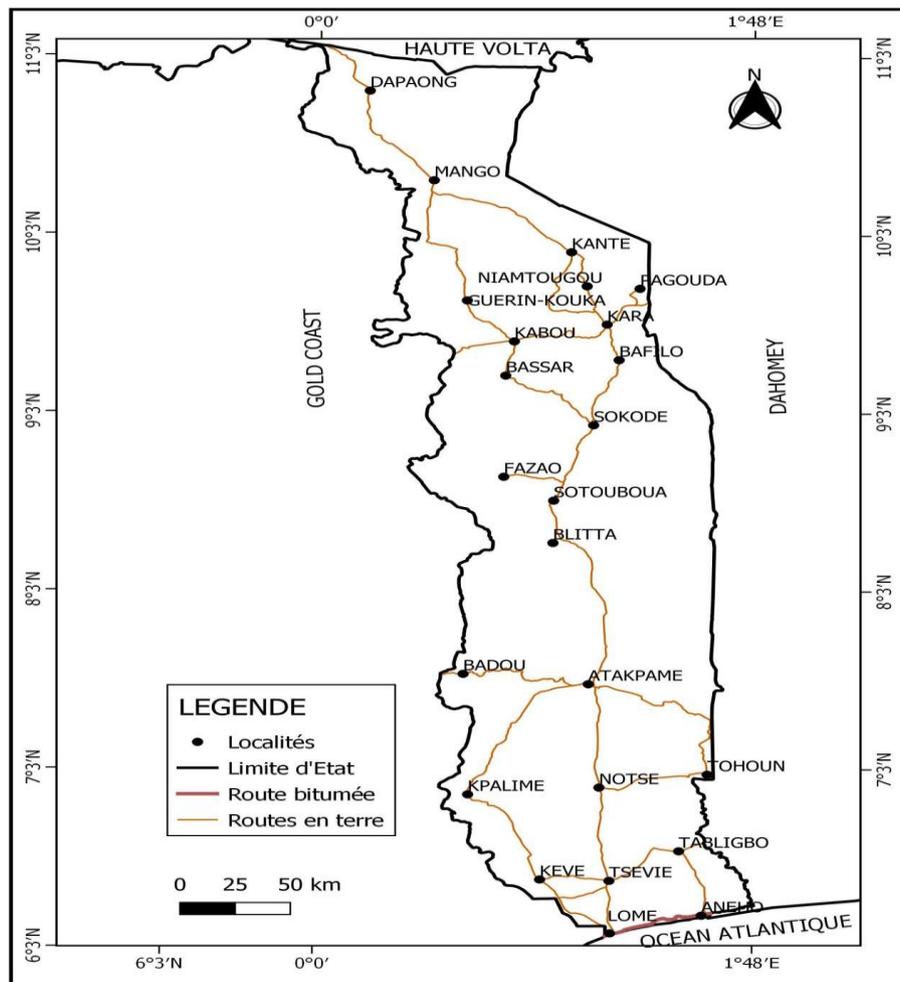
Source : I. DANDONOUGBO 2010, sur la base des données recueillies par E. GUERNIER, 1951

Ainsi, le réseau routier de chaque cercle du territoire togolais à savoir Sokodé (y compris celui du cercle de Lama Kara), d'Atakpamé, de Mango, de Lomé, de Kloto et enfin d'Anécho est respectivement égal à 35%, 30%, 18%, 6%, 6% et 5% de l'ensemble du réseau routier du pays en 1950. En 1951, les travaux se sont surtout limités à l'entretien des routes. Quatre ans plus tard c'est-à-dire en 1955, fut réfectionnée la route internationale Blitta-Haute Volta. Jusqu'en 1959, dernière année d'occupation du Togo par les Européens les travaux se poursuivirent avec les travaux d'aménagements des tronçons Blitta-Tigbada, Tigbada-Lama-Tessi.

L'analyse du taux densitaire routier des différents cercles par unité de surface place le cercle d'Anécho en première position avec un taux densitaire de 285,54 km/ 1000 km². Il est suivi respectivement des cercles de Lomé, de Sokodé, de Kloto, de Mango et d'Atakpamé qui ont des taux densitaires routiers de 135,91 km/ 1000 km², de 67,33 km/1000 km², de 67,32 km/1000 km², 60,51 km/1000km² et 52,94 km/1000km².

Les efforts en matière de construction des infrastructures routières ont permis l'augmentation sensible du taux densitaire dans la partie septentrionale du pays. Cette augmentation s'explique par la volonté de la puissance tutrice de désenclaver le Nord-Togo en vue de son intégration à l'économie de traite (carte 8).

Carte 8 : Réseau routier au Togo en 1960



Source : M. AGBAMARO, 2023, à partir du Rapport du FIDES, 1960

Les cercles de Sokodé et de Mango occupent respectivement les 3^{ème} et 5^{ème} rangs contre les 6^{ème} et 5^{ème} rangs en 1931. Le cercle de Kloto avec le développement de l'économie de plantation est en avance sur celui d'Atakpamé.

A la fin de la colonisation française, le Togo ne comptait qu'une seule voie complètement bitumée : la voie côtière (55 km) entre la frontière du Ghana et celle du Dahomey pour un total de 4 473 km de routes. Le parc automobile quant à lui en 1925 comportait 82 voitures, 500 en 1930 et 4 500 au début de 1960 (N.L. GAYIBOR, 1997, p. 140).

Conclusion

L'encadrement de la population, l'exploitation et le drainage des produits agricoles et des ressources minières ont nécessité la mise en place des infrastructures de transport et de communication pendant la période coloniale au Togo. Cet article a montré et analysé géographiquement les œuvres des Allemands (1884-1914) et des Français (lendemain de la Première Guerre mondiale à 1960) dans le domaine des infrastructures de transports terrestres. Les résultats ont révélé que le désenclavement

du territoire togolais était fonction des richesses naturelles que renferment ses différentes régions. C'est ainsi que le Sud-Togo, eu égard à ses conditions naturelles favorables, avait plus attiré l'attention du colonisateur allemand à son arrivée. Le chemin de fer d'abord était exclusivement construit de Lomé jusqu'à la hauteur d'Agbonou, donc dans la partie méridionale du pays. En 1934, il a été construit par les Français un chemin de fer de 113 km de long.

Tout comme le chemin de fer, ce sont les cercles d'Aného et de Lomé qui sont les plus structurés en réseau routier en 1930 avec respectivement 247,85 km/1000 km² et 40,16 km/1000 km². Le cercle d'Atakpamé occupe le 3^{ème} rang et celui de Kloto avec 10,06 km/1000 km². Le cercle de Sokodé reste presque le seul à être structuré en réseau routier avec 7,84 km/ 1000 km² le rangeant ainsi au 5^{ème} rang. En 1950 le taux densitaire routier des différents cercles par unité de surface place le cercle d'Aného en première position avec un taux densitaire de 285,54 km/1000 km². Il est suivi respectivement des cercles de Lomé (135,91 km/1000 km²), de Sokodé (67,33 km/ 1000 km²), de Kloto (67,32 km/1000 km²), de Mango (60,51 km/1000km²) et d'Atakpamé (52,94 km/1000km²).

Références bibliographiques

AGBAMARO Mayébinasso, 2015, *Transports routiers, structuration de l'espace et développement rural dans la région de Kara au Nord-Togo*. Thèse de doctorat unique de géographie, Université de Lomé, Lomé.

AHONSU AgbenyoKudzo, 1991, *L'impact des chemins de fer sur le développement socioéconomique du Togo Allemand: 1884-1914*. Mémoire de maîtrise en études germaniques, Université du Bénin, Lomé.

ALI Napo Pierre, 1995, *Le Togo à l'époque coloniale allemande (1884-1914)*. Thèse de Doctorat d'État en Histoire, 5 volumes UER, Université de Sorbonne, Sorbonne.

ASSIMA-KPATCHA Esoham, 1997, *L'administration du Togo Français 1919-1960*. Mémoire de DEA en histoire, Université du Bénin, Lomé.

BARANDAO Kufom, 1987, *Mise en valeur et changement social au Togo dans l'entre-deux-guerres (1914-1940)*. Thèse de doctorat d'histoire, Panthéon Sorbonne, Paris.

DOGO MegbemwéKoudjolou, 1983, *Togo 2000, Planification togolaise et voie africaine de développement*. NEA, Dakar et Abidjan.

GAYIBOR NicouéLodjou, 1997, *Togo sous domination coloniale (1884-1960)*.Édition Karthala Presses Universitaires du Bénin, Lomé.

GAYIBOR NicouéLodjou, 2010, *Histoire des Togo (1884-1960)*, Presses Universitaires du Bénin, Lomé.

GUERNIER Eugene, 1951, *Encyclopédie de l'Afrique Française (encyclopédie coloniale et maritime): Cameroun, Togo*. Édition de l'Union Française, Paris 6, Paris.

GUETABA Mabelba, 2010, *Les infrastructures de transport à elles seules expliquent-elles les disparités socio-économiques entre le Nord et le Sud du Togo Allemand (1884-1914) ?* Mémoire de maîtrise en études germaniques, option civilisation allemande, Université de Lomé, Lomé,

HAHN Hans Peter, 2017, « Cent ans du chemin de fer au Togo/ remarques historiques, le Togo 1884-2004 : 120 ans après Gustav Nachtigal ». *Presses de l'Université de Lomé*, Lomé, p. 337-352.

HETCHELI Follygan, DANDONOUGBO Iléri et N'KERE Komi, 2018, « Les chemins de fer au Togo : contribution socio-économique au développement, crises et stratégies de redynamisation », *Journal de la Recherche Scientifique de l'Université de Lomé*, Université de Lomé, Lomé (Togo), vol.20, n°2, Lomé, p. 167-185.

KOUZAN Komla, 2017, « L'automobile au Togo sous l'administration française (1920-1960), moyen d'intégration à l'économie coloniale et symbole d'accès à la modernité », *Société Française d'Histoire des Outre-Mers (SFHOM)*, p. 245- 267.

OWONA NDOUNDA Nicolas Noël Chabanel, 2022, *Les politiques publiques des transports des transports au Cameroun de 1884 à 2017*, thèse de doctorat en histoire économique et sociale, Université de Yaoundé, Yaoundé.

SIMTARO Dadjia, 1982, *Le Togo « Munsterkolonie », souvenir de l'Allemagne dans la société togolaise*. Thèse de Doctorat 3^e d'Histoire. Tome 1, Paris.

TEBIE M. Aklesso, 2002, *Le réseau routier togolais du mandat français à l'indépendance (1920-1960)*. Mémoire de Maîtrise d'Histoire, Université de Lomé, Lomé.

TSIGBE Nutefé Koffi, 2005, *Routes et chemins de fer au Togo (1946-2002)*. Mémoire de Maîtrise d'Histoire, Université de Lomé, Lomé.

TSIGBE Nutefé Koffi, 2009, *Infrastructures de transport terrestres et mobilité au Togo (1920-1980)*. Thèse de Doctorat d'Histoire, Université de Lomé, Lomé.