

Aménagement de la route Atikoumé-Sanguéra au Sud-Togo et activités socio-économiques dans ses abords

Development of the Atikoume-Sanguera road in south Togo and socio-economic activities in its surroundings

¹ABADJENE Kokou Awolémi, ²AMEGNA Komla Uwolowudu, ³AGBAMARO Mayébinasso et ⁴DZIWONOU Yao

Résumé

Les travaux d'aménagement routier modifient l'organisation des activités économiques et assurent une fluidité de la circulation des personnes et de leurs biens. C'est le cas des travaux d'aménagement sur la route Atikoumé-Sanguéra au Sud-Togo. Cette étude vise à analyser les effets de l'aménagement de cette route sur l'organisation des activités socioéconomiques du milieu. La méthodologie adoptée prend en compte la recherche documentaire, les enquêtes de terrains et le traitement des données. Les enquêtés sont constitués des revendeurs, des artisans et des entrepreneurs. Les résultats révèlent que 15,8% des activités socioéconomiques exercées sur le tronçon Atikoumé-Sanguéra sont l'alimentation générale suivie de la restauration (12,3%), de la vente des pièces détachées (12,3%) et des salons des coiffures (9,69%). Il ressort des enquêtes que suite à l'aménagement du tronçon Atikoumé-Sanguéra, les valeurs marchandes des terrains augmentent de prix ainsi que les prix des maisons d'habitation et des boutiques.

Mots clés : Atikoumé-Sanguéra, activités socioéconomiques, aménagement de la route, effets.

Abstract

Road development works modify the organization of economic activities and ensure fluidity of movement of people and their goods. This is the case of development works on the Atikoumé-Sanguéra road in South Togo. This study aims to analyze the effects of the development of this road on the organization of socio-economic activities in the area. The methodology adopted takes into account documentary research, field surveys and data processing. The respondents are made up of resellers, craftsmen and entrepreneurs. The results reveal that 15.8% of the socio-economic activities carried out on the Atikoumé-Sanguéra section are general food followed by catering (12.3%), the sale of spare parts (12.3%) and trade fairs. hairstyles (9.69%). It appears from the surveys that following the development of the Atikoumé-Sanguéra section, the market values of land increase in price as well as the prices of residential houses and shops.

Key words: Atikoumé-Sanguéra, socio-economic activities, road development, effects.

Introduction

Les infrastructures de transport permettent de répondre à un besoin fondamental que nécessite l'activité économique qui est la mobilité des facteurs de production. Cette soif de mobilité, ce besoin d'aller toujours vers un ailleurs sans doute meilleur, que l'on retrouve dans toutes les sociétés, a poussé les hommes à imaginer sans cesse de nouveaux moyens de transport qui leur permettent d'aller plus vite et donc plus loin (P. BERION, G. JOIGNAUX, J. F. LANGUMIER, 2005, p. 676).

La route, facteur de développement socio-économique analyse les enjeux portés par les projets routiers. La route est une garantie de continuité territoriale et d'atouts qui regroupent plusieurs

principales activités économiques, les fonctions administratives et plus de la moitié de la population (M. BOUDOUX, 2014, p. 15).

La mobilité qu'offrent les infrastructures de transport constitue un élément indispensable du développement économique impliquant des restructurations spatiales et des coûts pour la collectivité qu'il convient d'inclure dans les choix publics. Intrinsèquement, les infrastructures de transport constituent une activité à forte intensité capitaliste (M. DIDIER ET R. PRUDHON, 2007, p. 21) et se caractérisent par leur longue durée de vie avec une armature urbaine modifiée et une population galopante (Y. DZIWONOU, 2000, p. 579). La réalisation de projets routiers est généralement accompagnée d'impacts positifs. L'accessibilité s'améliore réduisant le temps de déplacement. Le renforcement du potentiel de déplacement constitue l'objectif de l'investissement en matière d'infrastructures de transport. Cette accessibilité peut être mesurée comme la quantité d'activités socio-économiques pouvant être atteintes (OCDE, 2002, p. 9). Les investissements routiers ont des effets directs sur l'activité et l'emploi dans les travaux publics, effets qui se diffusent dans le reste de l'économie par l'intermédiaire des échanges que ce secteur entretient avec les autres branches (Ministère de l'Équipement et du Logement, 1988, p. 23). C'est dans cette optique que le Togo a entrepris depuis 2010 d'importants travaux de construction, de réhabilitation et du renforcement des voies urbaines. Ces travaux sont menés par la Direction Générale des Infrastructures et des Equipements Urbains (BAD, 2014, p. 29). Au-delà de la positivité des travaux d'aménagement, des effets pervers touchant les activités socio-économiques des populations riveraines suscitent des réflexions.

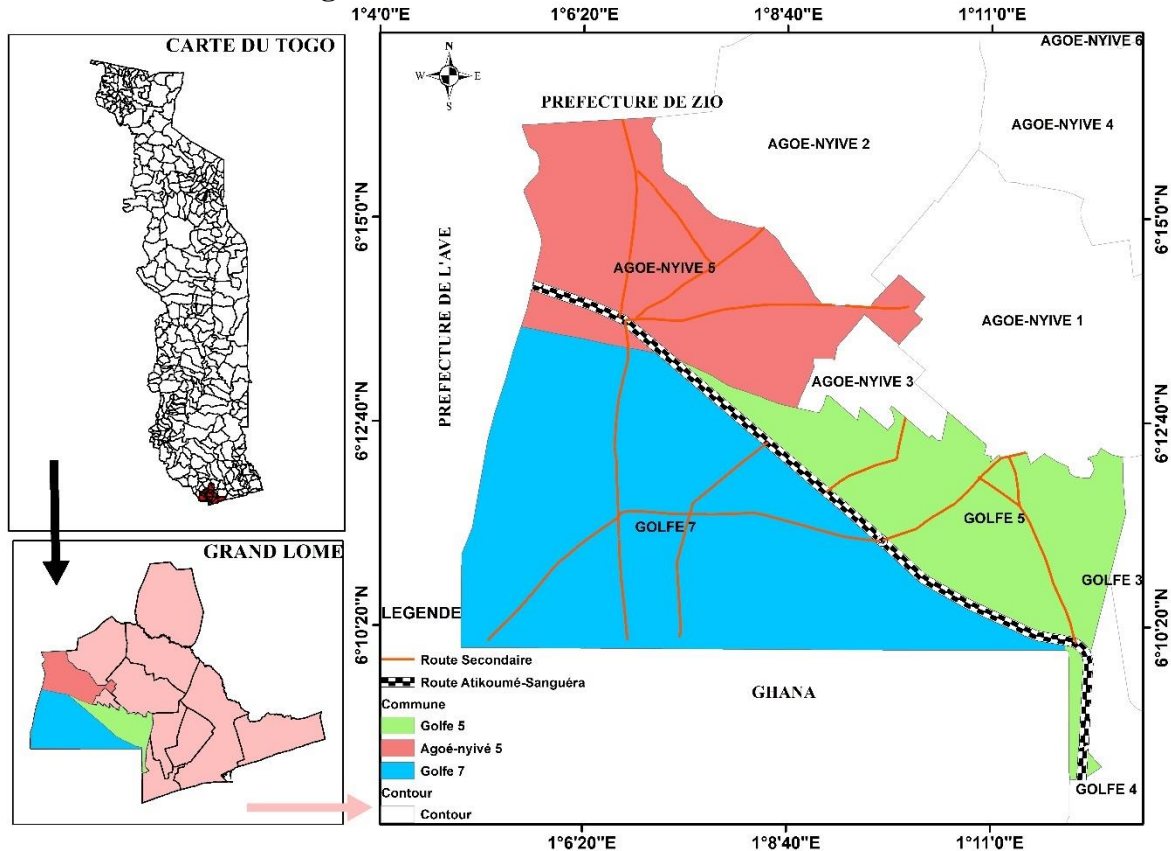
C'est le cas des travaux d'aménagement de l'axe routier Atikoumé-Sanguéra où les activités économiques implantées connaissent des perturbations. Ce constat suscite une question majeure : quels sont les effets socio-économiques induits par l'aménagement de l'axe routier à l'étude ? Cette recherche vise à analyser les effets de l'aménagement de la route Atikoumé-Sanguéra sur l'organisation des activités socioéconomiques. Elle s'articule autour de trois points. Le premier point met en relief les matériels et les méthodes de recherche, le second présente les résultats obtenus et le dernier point discute lesdits résultats.

1. Matériels et méthodes

1.1. Présentation du milieu d'étude

Les abords de la route Atikoumé-Sanguéra sur lesquels porte cette étude est un paysage géographique du District Autonome du Grand Lomé. C'est un tronçon de la Route Nationale, la RN5 Lomé-Kpalimé (Figure 1).

Figure1 : Localisation de la zone d'étude



Source: Google Maps, A. K. ABADJENE, 2022, p. 39

L'analyse de la figure 1 montre que la zone d'étude est située entre 1°4'0" et 1°13'20" de longitude Est et entre 6°8'0" et 6°15'0" de latitude Nord. Logée dans la préfecture du Golfe, elle relie la commune Golfe 4 à la commune Agoè-Nyivé 6 en les traversant. Elle sert de limite à la commune Golfe 7 dans sa partie orientale et de limite occidentale à la commune Golfe 5. C'est une bande d'activités socio-économiques de 15 000 m de long et de 60 m de large pour une aire dont la valeur est de 900 000 m². Les principaux acteurs qui animent cet espace appartiennent à une diversité ethnique notamment les Ewé (67,5%), les Tem (9,8%), les Kabyè (4,7%), les Moba (1,3%) et pratiquent une mosaïque de religions à savoir (64%) de Chrétiens, (17,5%) de Musulmans, (15,8%) d'Animistes et (2,7%) de non croyants (Données de terrain, août 2022).

1.2. Méthodologie

La collecte de données s'est essentiellement focalisée sur les données documentaires et les enquêtes de terrain. La recherche documentaire a permis de cerner les contours de la question aussi bien sur le plan local que sur le plan international. C'est à partir du recensement des activités dans la zone d'étude que les différentes activités socio-économiques ont été identifiées

de même que leurs acteurs. Ce recensement a permis de dénombrer sur ce site 310 revendeurs, 86 artisans, 52 entrepreneurs et de 259 conducteurs.

Quatre questionnaires ont été élaborés et ont concerné chaque groupe formant la population cible. L'enquête proprement dite a eu lieu du 27 au 31 août 2022 et a pris en compte 1/4 de la taille de la population mère. Sur 707 acteurs recensés, 176 ont été enquêtés. Au sein de chaque groupe cible, le choix des enquêtés s'est fait au hasard. Le tableau ci-après présente l'effectif des différents acteurs enquêtés.

Tableau 1 : Taille de l'échantillon

Les acteurs	Population totale	Population enquêtée	Fréquence (%)
Revendeurs	310	77	43,75%
Artisans	86	21	11,93%
Entrepreneurs	52	13	7,39%
Conducteurs	259	65	36,93%
Total	707	176	100,00%

Source : *Données du terrain, août 2022.*

L'analyse du tableau 1 montre que les revendeurs enquêtés représentent un effectif de 77, soit 43,75% de la taille de l'échantillon et 24,83% des revendeurs recensés. D'une façon générale, l'effectif total des enquêtés sédentaires (revendeurs, artisans et entrepreneurs) est de 111, soit 63,07% de l'échantillon. Les conducteurs en activité, représentent une proportion de 36,93% de l'échantillon, soit 25,09% des conducteurs recensés.

Le traitement des données recueillies sur le terrain s'est fait à l'ordinateur grâce aux logiciels de statistique SPSS (Statistical Package and Social Science), Word, ARCGIS 10.7.1 et le tableur Excel. Ce traitement a fourni des valeurs chiffrées qui ont permis de concevoir les tableaux et les figures. Cette méthodologie a permis de parvenir à des résultats.

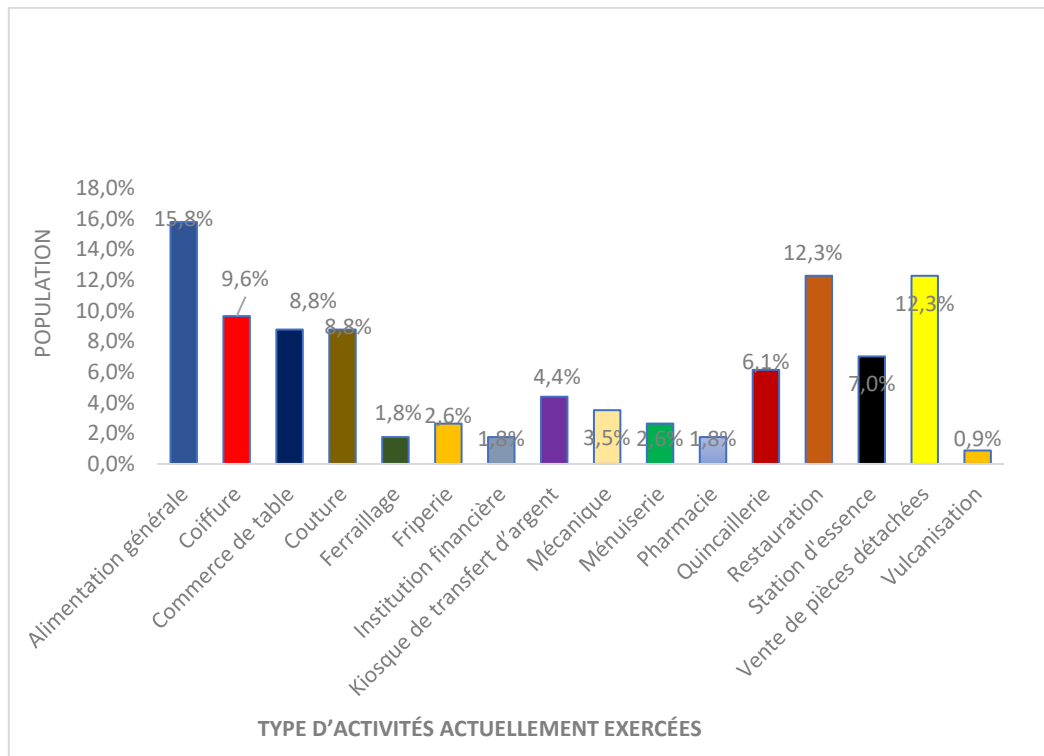
2. Résultats

Les résultats se structurent en trois parties. Il s'agit d'abord de présenter les activités socio-économiques menées aux abords de la voie à l'étude. Ensuite, sont analysées les retombées économiques de cet aménagement sur la vie des revendeurs, des conducteurs, des artisans et des entrepreneurs. Enfin, la dernière partie fait état des implications sur la valeur foncière et immobilière.

2.1. Des activités socioéconomiques diversifiées sur les abords de la route Atikoumé-Sanguéra

A partir des données d'enquête, 16 catégories d'activités sont actuellement exercées le long de la route Atikoumé-Sanguera (figure 2).

Figure 2 : Activités socioéconomiques exercées le long de la route Atikoumé-Sanguéra



Source : Données du terrain, août 2022

La figure 2 indique que 15,8% des activités socioéconomiques exercées sur le tronçon Atikoumé-Sanguéra sont les produits de l'alimentation générale (pâte alimentaire, boites de conserve, l'huile etc.), suivies de la restauration (12,3%), de la vente des pièces détachées (12,3%) et des salons des coiffures (9,69%).

Les boutiques d'alimentation générale et divers sont présentes partout sur le long de la route. Elles recèlent les produits d'importations notamment, les produits manufacturés comme l'huile végétale, les boissons, les savons, les pommades, les biscuits, le riz et les tomates en boite. La vente se fait en gros et en détail. La prolifération des établissements des produits d'alimentation générale et divers s'explique par l'augmentation de la demande et la proximité de la clientèle. Les promoteurs des activités de restauration de rue proposent à leurs clients des plats consommables. Ces activités regroupent les bars, les restaurants, les cafeterias, les pâtisseries, les crèmeries et les boulangeries. Les restaurants offrent les services des mets locaux et importés. Environ 60% des activités de restauration sont dominées par les bars et buvettes. La polarisation des espaces de la zone d'étude par ces structures s'explique par le caractère

attrayant de la route aménagée et le flux sans cesse croissant de la clientèle. Certaines d'entre elles servent de repères géographiques. Il s'agit du Bar Madiba qui se développe et devient de plus en plus un nœud commercial. Les activités recensées sont à dominance dans le secteur informel. A ce propos un interviewé commerçant de profession déclare « après l'aménagement de la route Atikoumé –Sanguéra, plusieurs artisans y ont installé leurs ateliers ».

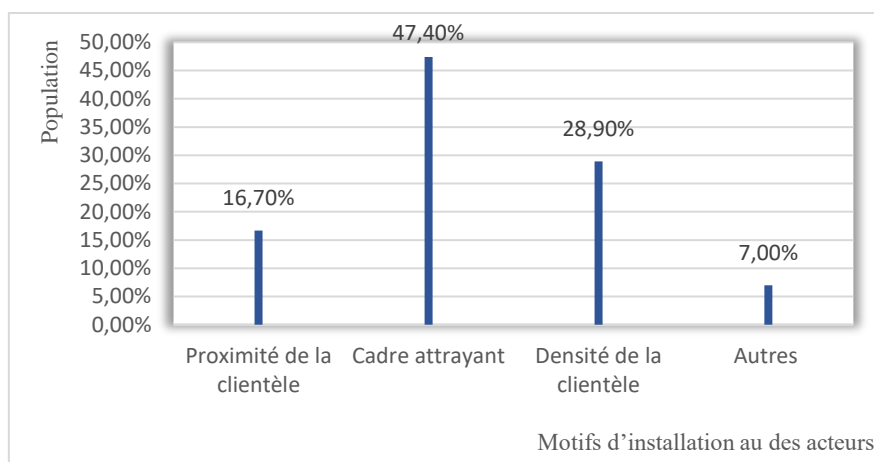
2.2. L'aménagement du tronçon routier Atikoumé-Sanguéra et ses retombées économiques

Les usagers de la route notamment les conducteurs de taxis (taxi-motos et véhicules) constituent aussi une couche importante dans la prise en compte des retombées économiques de cette voie aménagée.

2.2.1. Les revendeurs

L'activité commerciale est la plus exercée car elle représente 75,43% des activités socioéconomiques exercées dans la zone d'étude. Les revendeurs exercent leurs activités tous les jours. Les motifs d'installation des revendeurs le long du tronçon Atikoumé-Sanguéra sont de diverses natures (figure 3).

Figure 3 : Répartition des revendeurs enquêtés selon les motifs de leur installation aux abords du tronçon aménagé



Source : Données du terrain, août 2022.

La figure 3 révèle que 47,4% des enquêtés qualifient le site de leur installation actuelle d'attrayant. Cet attrait est inhérent au cadre de la route aménagée. 28,9% des enquêtés expliquent que la densité de la clientèle aux abords du tronçon est liée à son aménagement. Ayant été marqué par le cadre attrayant de la route, un interviewé rencontré à Sanguéra, déclare : « de nos jours le carrefour de Sanguéra est plus attrayant et bien large. Cela permet une libre circulation des personnes et des véhicules. Des gens qui ne s'intéressaient pas au commerce viennent s'installer pour vendre ; c'est pourquoi vous pouvez constater que nous sommes nombreux à vendre aux abords du carrefour ». Le carrefour qui sert de cadre de

commercialisation, reçoit une bonne appréciation de la part des acteurs de ce marché. Par ailleurs, le revenu mensuel des marchands a été recueilli et réparti par sexe comme l'indique le tableau 2.

Tableau 2 : Répartition des revendeurs enquêtés selon le revenu mensuel

Revenu mensuel en FCFA	Sexe				Total	
	Féminin		Masculin			
	Eff.	%	Eff.	%	Eff	%
Moins de 15 000	31	27,2%	17	14,9%	37	42,1%
15 000 – 30000	17	14,9%	14	12,3%	20	27,2%
30000 – 45000	11	9,70%	7	6,10%	11	15,80%
Plus de 45 000	5	4,4%	12	10,5%	9	14,9%
Total	64	56,1%	50	43,9%	77	100,0%

Source : Données du terrain, août 2022.

Le tableau 2 indique que 42,1% des femmes et des hommes ont un revenu mensuel moins de 15000 FCFA, 27,2% des deux sexes gagnent un revenu mensuel compris entre 15 000 – 30000 F CFA, 15,80% des femmes et des hommes obtiennent entre 30000 – 45000 F CFA par mois et 14,9% des hommes et femmes estiment avoir un revenu mensuel de plus 45000f. Au fur et à mesure que les revenus mensuels évoluent, les taux liés au genre décroissent. Selon une commerçante rencontrée à Adidogomé (Madiba), les activités commerciales procurent plus d'intérêt de nos jours qu'avant l'aménagement routier.

J'ai créé un petit restaurant à Madiba où je vends depuis 20 ans du riz blanc, de la pâte, du fofou, de la salade d'ayimolou¹ et de Kom². J'avoue qu'avant l'aménagement de la route, les clients n'étaient pas aussi nombreux. Aujourd'hui j'ai assez de clients. Je vends jusqu'à la nuit profonde. Du coup mon revenu comparé au temps passé est largement supérieur. Tout ceci, je le reconnais, est lié à cet aménagement. Je ne suis pas la seule à le reconnaître. Les Médjira qui vendent aussi aux abords de Madiba tiennent le même langage. Même les bars sont animés tous les soirs surtout les weekends.

Ce témoignage révèle l'importance de l'aménagement de la route Atikoumé-Sanguéra dans la dynamique des activités commerciales surtout l'amélioration du revenu des commerçants.

A l'analyse, le genre féminin a un revenu mensuel faible. Le faible revenu que connaissent les femmes s'explique par les faibles quantités des marchandises qu'elles détiennent. Fortement représentées dans le secteur informel, les femmes bénéficient moins des avantages que le gouvernement togolais a donnés aux citoyens. Aussi, représentent-elles la couche la plus

¹ Mélange du riz et de niébé préparé

² Pâte de maïs fermentée

vulnérable donc la plus touchée par la cherté de la vie. Il se dégage que sur le tronçon routier Atikoumé-Sanguéra, les femmes s'intéressent plus aux activités commerciales (alimentation générale, friperie, etc.) et sont peu représentées dans le domaine de l'entrepreneuriat.

Le commerce est une activité socio-économique Il est l'activité la plus profiteuse de l'aménagement des voies de communication et se présente sous diverses formes.

Ainsi, les activités commerciales menées aux abords du tronçon à l'étude se répartissent sous 9 formes à savoir : les établissements d'alimentation générale, la vente des matériaux de construction, le commerce des meubles, le commerce d'étalage, le commerce des produits cosmétiques, esthétiques et celui des prêts à porter ou des friperies et les boutiques de lavage à sec ou pressing.

La particularité de la voie Atikoumé-Sanguéra par rapport aux autres rues de Lomé est la présence d'un péage situé à 15 km du centre -ville de Lomé (Photo 1). Le péage de Sanguéra a réouvert ses portes en février 2022. Il est situé sur la Route Nationale N°5 (Lomé-Kpalimé). Il fonctionne 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 avec des vacations de 8 heures chacune et a à sa tête un responsable de poste.

Photo 1 : Poste de péage de Sanguéra



Source : Cliché A. K. ABADJENE, octobre 2022

Celui-ci est appuyé par des chefs d'équipes (percepteurs) qui supervisent les caissiers chargés de l'opération de collecte dans les guichets des cabines. Selon les ajustements de taxation, la grille des coûts se présente comme suit : les motos 2 roues : 50 F CFA, les tricycles : 100 F CFA, les véhicules légers : 500 F CFA, les minibus de 9 à 15 places : 600 F CFA, les autocars/ Bus : 1500 F CFA, les poids à lourds à 2 essieux : 2 500 F CFA, les poids lourds à 3 essieux :

3 000 F CFA, Poids lourds à 4 essieux : 3 500 F CFA, les poids lourds à 5 essieux et plus : 5 000 F CFA.

Dans la mobilisation des ressources financières, le péage de Sanguéra constitue une source financière importante pour l'Etat. En effet, la Société Autonome de Financement de l'Entretien Routier (SAFER) en versant des impôts à l'Office Togolais des Recettes (OTR), celui-ci à son tour verse des ristournes issues des taxes et impôts perçus du péage. La SAFER utilise l'argent provenant du péage au-delà de l'entretien de la route, pour construire des ouvrages socio collectifs pour les communes. Aussi, peut-on noter le développement des activités génératrices de revenu au tour du péage par les femmes du quartier de Sanguéra. Ces activités commerciales sont notamment la vente du pain, des baignés, du fromage de soja, des fruits, de l'eau fraîche (pure water) et les produits manufacturés de première nécessité comme les jus, les canettes de boissons, etc. Pour mieux vendre, les femmes transportant les marchandises, courent derrière les véhicules à longueur de journée. Une femme revendeuse au péage de Sanguéra en témoigne :

Nous remercions Dieu car on nous a ramené le péage. Avant, je vendais du jus dans une école privée, mais après on nous a renvoyé et je suis allée rester sans boulot. Quand j'ai appris qu'on a réouvert ce péage, ma sœur et moi sommes précipitées à rejoindre les autres pour vendre du jus et du pain. Petit à petit, aujourd'hui mon petit commerce de jus et de l'eau glacée a grandi jusqu'à ce que je vende des boissons de sucreries, de la bière en canette et autres produits. Les revenus sont faibles mais c'est avec ça que je nourris et paie la scolarité de mes quatre enfants.

Ces propos montrent l'intérêt que tirent les femmes qui exercent des activités génératrices de revenu au tour du péage de Sanguéra. Notons que le péage de Sanguéra procure des avantages aux riverains qui développent des activités commerciales et améliore leurs conditions de vie.

2.2.3. Les artisans

Les artisans exercent leurs activités de façon traditionnelle ou semi-traditionnelle. Parmi eux, se trouvent des patrons (09 enquêtés) et des patronnes (13 enquêtées) spécialisés dans l'une des activités artisanales notamment la coiffure, la couture, la menuiserie, la soudure, la mécanique, la vulcanisation et le ferrailage. La photo 2 montre un point de production et de vente des meubles.

Photo 2 : Exposition des produits artisanaux dans le quartier Akossombo



Source : Cliché A. K. ABADJENE, octobre 2022, p. 69

La photo 2 met en exergue quelques produits artisanaux qui s’y retrouvent sur la route Atikoumé-Sanguéra après l’aménagement de la route. Ce point de fabrication et de vente est l’une des bases des objets de la menuiserie. Ces produits sont constitués des tables de restauration, des tables bancs scolaires, des étagères, des chaises (grandes et petites), des tabourets, des escarbots, des lits et des fauteuils. L’artisanat dans la zone de recherche est constitué de la coiffure, la couture, la mécanique, le ferrailage et la menuiserie. Il se localise en grande partie dans la commune d’Agoè -Nyivé 5 et du Golfe 7. Les couturiers et couturières proposent plusieurs modèles de couture et parfois mêmes des tissus et des pagnes à vendre et à coudre ou encore des tenues prêtes à porter. Les coiffeurs et coiffeuses rendent plus belles les têtes de la population surtout des femmes. Les menuisiers fabriquent toutes sortes de meubles (chaises, portes, lits, tables, etc.) qu’ils livrent aux clients sur commandes ou sur achat direct. D’autres activités artisanales telles que la soudure, la tapisserie, la cordonnerie, la réparation des matériaux d’équipement de la maison, et des petits centres informatiques sont répandus dans la zone. Les menuisiers, les soudeurs et les tapissiers fabriquent aussi des meubles (chaises, portes, lits, tables, fauteuils, etc.) pour la population. Les cordonniers produisent quant à eux toutes sortes de chaussures. Les réparateurs des matériaux d’équipement de la maison réparent tous les matériaux de froid ou de climatisation tels que les réfrigérateurs, les ventilateurs etc. Bref, l’artisanat est bien implanté dans notre zone d’étude et permet à la population de satisfaire leurs besoins en la matière.

2.2.4. Les entrepreneurs

Dans le cadre de cette étude, l'entrepreneuriat fait référence aux entreprises commerciales qui opèrent dans le formel et dont les institutions financières facilitent leurs activités. Elles sont localisées dans les quartiers d'Avénou et d'Apédokoè (ECOBANK), Avédji Anyigbé et au marché d'Adidogomé-Assiyéyé (IB banque ancienne BTCI), Soviébé (Ora Bank, UTB, la Poste, Bank Atlantique), Bsic (Teshi). Les microfinances comme FUCEC d'Atikoumé, d'Adidogomé et de Dékpo, Coopecfi de Soviébé, Assilassime et Wages de Teshi et de Dékpo, BIA, et CCP (Apédokoe) octroient des crédits aux commerçants et aux artisans.

Les ventes sont constituées de divers produits tels que les voitures d'occasion, les motos et les vélos. La vente des motos et des vélos est la plus représentative du commerce d'engins. On note 7 dépôts de vente de motos et vélos contre 2 dépôts de vente de voitures d'occasion. Elle est tenue par des compagnies étrangères qui sont réparties dans la zone surtout dans la commune du Golfe 7. La répartition fait état de 5 dépôts dans la commune du Golfe 7 contre 1 dépôt dans la commune du Golfe 5 et 1 dans la commune d'Agoè-Nyivé 5. Il s'agit de la vente des véhicules d'occasion à Avedji-Agnigbé et Amadahomé (Park Dounegnon), des motos de marque *Badjaj (boxer)* à Dekpo, *Haojue* située à côté de NSIA Bank, des motos de marque *Sanya*, des motos de marque *Apsonic* au carrefour la Pampa.

Les auto-écoles recrutent et forment les potentiels conducteurs sur le code de la route, la mécanique et les accessoires de la conduite. Lors des enquêtes, 11 auto-écoles sont dénombrées le long de la route à l'étude.

Les moyens qui assurent le transport des personnes et des biens fonctionnent à partir des produits pétroliers notamment l'essence ou le diesel. La vente des produits pétroliers revêt une importance capitale dans les transports. Les stations-services fournissent plusieurs services aux conducteurs tels que la vente du carburant, du gaz en bouteille et de l'huile à moteur, la vidange, le contrôle des pneus, le graissage. Cette inégale répartition prive les autres routes de la fourniture en carburant de bonne qualité et ouvre la voie à l'utilisation abusive du carburant de rue dans le quartier bien que cette vente soit liée au chômage des jeunes, à la pauvreté et à la cherté du carburant à la pompe. Les stations-services situées sur le tronçon sont les stations-services T-OIL d'Apédokoé Legbanou, de Soviébé et d'Avénou, MRS de Soviébé, les stations-services TOTAL d'Avénou et de Teshi, OANDO d'Apédokoé et d'Agnigbé, Cap de Teshi, SOGEMEF d'Apédokoé Légbanou, SANOL d'Apédokoé Wéméglé, MC Oil de Dékpo, d'autres en cours de construction. Au total, 15 stations-services au cours des enquêtes ont été identifiées.

2.3. Effets économiques de l'aménagement routier sur la valeur foncière et immobilière

La politique des grands travaux a été toujours accompagnée par une influence sur la valeur foncière et immobilière. Ainsi, l'aménagement de la route Atikoumé-Sanguéra a provoqué la flambée des prix des terrains et ceux des habitations (Tableau 3).

Tableau 3 : Valeur marchande d'un lot de terrain de 600m² dans quelques quartiers traversés par le tronçon routier Atikoumé-Sanguéra

Quartiers	Prix en FCFA d'un lot (600m ²) de terrain en 2018	Prix en FCFA d'un lot (600m ²) de terrain en 2022
Avenou	1500000	23 000 000
Adidogomé	10 000 000	17 000 000
Sangara	5000 000	9000 000

Source : Données du terrain, août 2022.

Le tableau 3 montre une augmentation de la valeur foncière avec l'aménagement du tronçon Atikoumé-Sanguéra. Avant son aménagement en 2018, un lot de terrain de 600m² valait 15 000 000 de Fcfa à Avenou, 10 000 000 à Adidogomé et 5 000 000 de FCFA à Sanguéra. Après son aménagement en 2022, ce même lot de terrain a augmenté de 8 000 000 à Avenou, 7 000 000 Fcfa à Adidogomé et de 4 000 000 de FCFA à Sanguéra.

Le foncier représente un des principaux postes de dépense dans une opération de production de logements. Depuis quelques années, la hausse de son prix pèse fortement sur les bilans d'aménagement et de promotion et constitue un des principaux freins à la production de logements. Malgré de multiples actions menées par le Ministère de l'urbanisme, de l'habitat et de la réforme foncière pour la dissimulation du code foncier et domaniale, l'initiative de la vente de la terre et de la production de l'habitat au Togo est assurée par des particuliers. Cette défaillance des pouvoirs publics est accentuée par l'aménagement de la voirie entraînant une grande spéculation foncière dans les quartiers environnants.

Les entretiens avec des agences immobilières relèvent que les communes d'Agoè-Nyivé 5 et du Golfe 7 ont connu une forte spéculation foncière car la plupart de leurs quartiers se trouvent dans les périphéries ou dans les zones non approuvées. L'obsession de « vivre chez soi » et les effets d'entraînement des politiques des grands travaux ont aussi favorisé l'acquisition anarchique avec la flambée du prix du foncier. La spéculation foncière est tellement poussée que des terrains connaissent des doubles ventes, « triples ventes » ou plusieurs ventes ; ce qui crée des litiges entre les acquéreurs et les vendeurs.

Les inscriptions telles que « terrains ou maisons litigieux » ou « déjà vendus » ou encore « à ne pas vendre » sont très visibles dans la zone. Des réserves foncières sont aussi vendues par les propriétaires terriens en complicité avec des géomètres cupides et parfois avec la chefferie traditionnelle. L'impact de l'aménagement sur l'immobilier est sans précédent, surtout au

niveau de l'évaluation des prix de loyers d'ateliers et de boutiques. Selon les informations recueillies sur le terrain, l'aménagement a entraîné partout dans la zone et surtout au niveau des boutiques et ateliers situés aux abords de la route une surévaluation jamais observée dans la zone.

Les prix des logements ont connu une hausse considérable. Les logements ont connu la majoration de leurs prix mensuels passant respectivement de 10 000 à 15 000 F CFA selon l'accessibilité de la maison. Ces prix sont entre 25 000 et 40 000 F CFA par mois en 2022. Lors de l'enquête, une commerçante se plaignait en ces termes : « Avant l'aménagement, la location de ma boutique coûtait 15000 FCFA et tout juste après elle est portée à 25000 F CFA. Aujourd'hui je paie plus que ça quand bien même la route n'est pas encore terminée ». Le nombre de mois de caution est passé de 6 mois avant l'aménagement à 12 mois après. Les promoteurs d'activités économiques locataires payent leur loyer mensuellement. L'étroitesse des boutiques et des ateliers et la recherche de la visibilité de leurs marchandises obligent les commerçants à déposer certains de leurs marchandises sur les trottoirs toute la journée constituant des problèmes pour la libre circulation. Malgré toutes ces exigences, la demande en logement est très forte ; ce qui présagerait une augmentation future de sa population suite aux migrations résidentielles en cours, donc une modernisation de l'habitat.

3. Discussion

L'étude axée sur l'aménagement de la route Atikoumé-Sanguéra au Togo et les activités socio-économiques à ses abords a abouti à trois principaux résultats. Il s'agit de la diversité des activités socioéconomiques qui s'y pratiquent, des retombées économiques en lien avec l'aménagement routier et du poids économique de l'aménagement routier sur la valeur foncière et immobilière. Les conclusions de la présente étude sont en concordance avec ceux des recherches antérieures. En effet, la dynamique des activités économiques a été abordée par P. GERVAIS-LAMBONY ET G. K. NYASSOGBO (2007, p.42) dans un ouvrage intitulé « Lomé, la dynamique d'une ville africaine ». Ces auteurs sont arrivés à la conclusion selon laquelle les axes routiers présentent des enjeux économiques dont les animateurs sont le plus souvent culturellement homogènes, phénomène qu'ils qualifient de « *apémoudji* » (axe de retour au milieu d'origine). Ces résultats au regard de ceux de la présente recherche présentent une similitude.

Les travaux de G. K. NYASSOGBO (2011, p. 26) portant sur les activités informelles et l'occupation des espaces publics au Togo sont concordants avec la présente recherche si l'on retient les rues et leurs abords comme des espaces publics. Sur ces espaces, sont exposés des

produits alimentaires d'importation comme du riz américain et thaïlandais, des huiles végétales, de la farine du blé, du sucre en poudre comme en morceaux dans des cartons, du sel et des produits locaux comme l'igname, le manioc, la pomme de terre, le maïs, le mil, le fonio et des fruits. Les mêmes résultats ont été obtenus par M. AGBAMARO et *al.* (2021, p. 86) qui ont axé leurs travaux sur les activités commerciales le long des rues dans la ville de Kara. En dehors des commerçants sédentaires, l'étude a relevé aussi des revendeurs ambulants qui parcourent le plus souvent les rues des vieux quartiers (Ewowou, Téloudè, Kpiyinboda, Eyaoudè) et celles des quartiers émergents (Tiwindè, Kara-Sud, Tchaloudè, Donguiyo) pour vendre de la friperie, des pagnes, des tissus, des torches, des radios, des montres, des téléphones portables et leurs accessoires, des papiers mouchoirs, des lunettes et des produits alimentaires.

Les mutations du paysage de rue en lien avec l'aménagement de l'avenue de Pya à Djidjolé, un quartier de Lomé, a entraîné la création des activités socioéconomiques et culturelles tout long de cette voie de communication de même que les modifications significatives liées à l'immobilier notamment la flambée des prix des terrains et loyers (Y. KOMBATE, 1999, p. 51). Les résultats de la présente étude sont aussi identiques à ceux des travaux de K. AVOUGLA (2013, p.150) qui montrent que l'aménagement routier est une valeur ajoutée à la dynamique des activités commerciales dont l'installation des bars, des boutiques et des restaurants.

Cette étude a montré une forte spéculation foncière liée à l'aménagement routier entraînant des conséquences néfastes, comme des conflits fonciers liés au phénomène de double vente. Ces résultats sont similaires à ceux de M. MAYABA (2021, p. 23) qui dans une étude menée à Kara a estimé les coûts des terrains de construction et des boutiques par rapport à la présence ou à l'absence d'aménagement routier. Pour ce qui concerne les terrains de construction, les coûts sont moins élevés dans les quartiers enclavés et plus élevés dans les quartiers desservis. A titre indicatif, la valeur d'échange d'un lot de terrain de 600 m² est de 5 000 000 F CFA à Eyéouda ou à Tchintchida, quartiers non aménagés alors qu'elle est de 10 000 000 F CFA à Tomdè et de 15 000 000 F CFA à Ewaou, quartiers ayant bénéficié d'aménagement routier. Quant aux logements, l'étude sur le tronçon Atikoumé-Sanguéra a montré qu'ils ont connu le doublement de leurs prix mensuels passant respectivement de 10 000 à 15 000 F CFA selon l'accessibilité de la maison, la taille du logement (une pièce, une pièce-salon, deux pièces-salon), le sous-quartier dans les années 2010. Ces prix sont allés de 25 000 à 40 000 F CFA par mois en 2022. Les prix ont plus que doublé dans une période de 12 ans pour des raisons parmi lesquelles se trouve l'aménagement de la route. Toujours à Kara, l'aménagement routier crée une différence de prix pratiqué. Le coût de location d'une boutique de 32 m² à Eyéouda en 2020 est de 8 000

F CFA le mois alors qu'à Tomdè, il est à 15 000 F CFA. En plus, la création et la mise en fonctionnement du péage de Davié dans la préfecture de Zio au Togo en juillet 2007 ont déclenché la hausse du coût des terrains de construction dans ce secteur. En effet, de 3 000 000 F CFA en 2010, la valeur d'échange d'un lot de terrain est passée à 10 000 000 F CFA en 2020 à Davié-centre (T. GBABA, 2022, p. 71). Aussi bien dans le temps que dans l'espace, les mutations économique-spatiales induites par l'aménagement routier sont perceptibles.

Conclusion

L'aménagement du tronçon Atikoumé-Sanguéra qui a fait l'objet de cette étude a permis de présenter ses effets socio-économiques. Les infrastructures sociales, économiques ne cessent de s'installer et de se multiplier dans la zone. L'installation des agences bancaires, des stations-services et d'autres infrastructures socio-économiques constituent des véritables poumons de développement des communes. Des activités économiques (artisanat, commerces, restauration de rue...) se sont massivement installées le long du tronçon aménagé. Ces activités florissantes ajoutées aux marchés font de ce parcours routier, un nouveau pôle économique de la ville.

L'aménagement de ce tronçon contribue à l'amélioration de la qualité de la circulation et permet la bonne structuration morphologique et fonctionnelle des quartiers. Des carrefours plus ou moins bien tracés, équipés en feux tricolores non fonctionnels, non équipés en panneaux d'indication de limitation de vitesse, de stationnement sont autant de facteurs de l'amélioration des conditions de vie qui créent le plus souvent des embouteillages et provoquent les accidents de circulation.

Références bibliographiques

ABADJENE Awolémi Kokou, 2022, *Effets socio-économiques de l'aménagement routier intra-urbain dans le District Autonome du Grand Lomé : tronçon Atikoumé-Sanguéra*, Mémoire de master en Géographie, Université de Lomé, 122 p.

AGBAMARO Mayébinasso, AMEGNA Komla Uwolowudu, TCHALLA Kokou, KOLA Edinam, 2021, « Activités commerciales et obstruction des rues dans le centre-ville de Kara au Togo », *Revue de Géographie de l'Université Joseph KI-ZERBO*, n°10, vol.2, Ouagadougou, pp. 77-101.

AVOUGLA Komlan, 2013, « Groupes d'expression culturelle et développement socioéconomique en Afrique Noire », in *Etudes togolaises*, vol 7, n°1, pp.140-159

BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT, 2014, *Le secteur des transports au Togo*, Abidjan, 39 p.

BERION Pascal, JOIGNAUX Guy, LANGUMIER Jean-François, 2005, « L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport : enrichir les approches du développement territorial. », *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, n° 4, pp. 651-676.

BOUDOUX Madeleine, 2014, « La route, facteur de développement socio-économique ? », in *Une analyse des enjeux portés par les projets routiers en Guyane française*, n° 156-157, p. 177 à 195.

DIDIER Michel et PROUDHON Rémy, 2007, *Infrastructures de transport, mobilité et croissance*, Collection : Les rapports du Conseil d'analyse économique (CAE), 242p.

DZIWONOU Yao, 2000, *Croissance urbaine et mécanismes fonciers. Contribution à l'élaboration d'une géomantique cadastrale : le cas de la ville de Lomé*, Thèse de Doctorat d'Etat, Géographie urbaine et aménagement, UB, Lomé, 579 p.

GBABA Tandjawa, 2022, *Impacts spatiaux et socio-économiques du poste de péage de Davié au Togo*, Mémoire de Master en Géographie, Université de Lomé, 117 p.

GERVAIS-LAMBONY Philippe et NYASSOGBO Gabriel Kwami, 2007, *Lomé : dynamique d'une ville africaine*, Paris, Karthala, 326 p.

KOMBATE Yendoubé, 1999, *Aménagement d'une voie urbaine et son impact socio-économique dans un quartier de Lomé, l'exemple de l'Avenue de PYA à Djidjolé*, Mémoire de maîtrise ès-lettres, UB-FLESH, 103 p.

MAYABA Mèhèsa, 2021, *Désenclavement des quartiers du Sud-Est de la ville de Kara par l'aménagement et le butinage de la rue CAP Tomdè-Campus Sud*, Mémoire de Master en Géographie, Université de Kara, 53 p.

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DU LOGEMENT, 1988, *Les effets socio-économiques des grandes infrastructures routières*, Document de Synthèse du CETO, Nantes, 23 p.

NYASSOGBO Gabriel Kwami, 2011, « Les activités informelles et l'occupation des espaces publics : les trottoirs de Lomé au Togo », *In Revue de Géographie Tropicale et Environnement*, n°2, EDUCI, Abidjan, Côte d'Ivoire, pp.22-33.

OCDE, 2002, *Investissements en infrastructure de transport et de développement régional*, Paris, 165 p.

Auteurs

¹Maître ès-Lettres en Géographie, Université de Lomé, abadjenekok@gmail.com

²Enseignant-chercheur au Département de Géographie, Université de Kara, ouwolowoudou@yahoo.fr

³Enseignant-chercheur au Département de Géographie, Université de Kara, agbamaro@yahoo.fr

⁴Enseignant-chercheur au Département de Géographie, Université de Lomé, yaodziwonou@gmail.com