

# **LE SECTEUR DU TRANSPORT**

## **Situation Général**

Le Togo est une bande de terre d'une superficie de 56 600 km<sup>2</sup> avec une façade maritime de 50km de longueur environ. En matière d'infrastructures de transports, le pays connaît un déficit énorme. L'insuffisance quantitative et qualitative d'infrastructures de transport routier reste un problème pour la croissance de l'économie togolaise. Le transport ferroviaire est presque inexistant et est essentiellement consacré au transport de produits miniers. S'agissant du transport aérien, les deux aéroports de classe internationale dont dispose le pays restent sous-exploités par rapport à leur capacité d'accueil. Le transport maritime reste sans doute le plus important et le plus développé au Togo. Vitale pour le Togo (dont plus de deux tiers des exportations et des importations sont transportés par navires), la voie maritime l'est encore plus pour les pays enclavés qui trouvent avec le port autonome de Lomé (PAL) un débouché sur la mer.

Les quelques cours d'eau existants ne sont malheureusement pas navigables. Le nombre d'automobiles et de moto a considérablement augmenté ces dernières années.

## **Le transport routier au Togo**

### **Etat des lieux**

Le réseau routier togolais est composé de routes nationales revêtues (1 724 km) et non revêtues (1 355 km), de voiries urbaines (1 783 km) et de pistes rurales (6 802 km) soit un total de 11 672 km avec une densité de 20,62 km/100 km<sup>2</sup>. Il est le plus élevé de la sous-région. En revanche, le ratio relatif aux routes revêtues est faible. A peine 21% des routes nationales sont bitumées. En raison de la suspension de l'aide internationale, rares ont été les investissements effectués pour des constructions neuves depuis plus d'une décennie. S'agissant des pistes rurales, il existe encore de nombreuses zones enclavées, y compris des zones à fortes potentialités agricoles. En 2005, ce pourcentage du réseau en bon état était respectivement de 33 % pour les Routes Nationales revêtues, 13 % pour les routes nationales non revêtues et de l'ordre de 7 % pour la voirie urbaine toutes catégories confondues.

L'entretien routier a subi les conséquences de la crise sociopolitique et de la suspension de l'aide extérieure. Grâce au Projet de Transport Routier (PTR) exécuté de 1997 à 2002 un Fonds d'Entretien Routier (FER) a été créé (1997) permettant l'entretien couvrant l'ensemble du réseau routier national, des pistes rurales classées et des ouvrages d'art et d'hydraulique critique. Il faut préciser que le FER est dissout à l'heure actuelle pour des raisons de mauvaise gestion. Le PTR a également permis la réhabilitation et la réparation de 600 km de route revêtue et 2 350 km de routes en terre et pistes rurales. Toutes fois, la suspension de l'assistance extérieure qui a suivi, a eu des effets immédiats sur l'état du

réseau : le pourcentage du réseau en état acceptable (bon ou moyens), qui était passé de 80% en 1997 à 92% en 2002 est retombé à 80% en 2005.

### **Les obstacles au développement des infrastructures routières**

D'importantes contraintes subsistent et constituent un frein au développement du transport routier. Nous pouvons citer :

- l'insuffisance des centres techniques pour accomplir les travaux de la Direction Générale des travaux publics ;
- la faiblesse consécutive à la capacité d'absorption des ressources complémentaires ;
- les ressources mises à la disposition de la Direction Générale des Travaux Publics ne permettent pas un fonctionnement efficace des services ;
- les systèmes d'information géographiques et statistiques sur les routes (classement routier, statistiques routières ...) sont faibles,
- les processus utilisés pour la programmation, le contrôle et le suivi évaluation des opérations ne sont pas adaptés, dans les grandes villes en particulier.

En milieux urbains, c'est l'étroitesse des routes qui constitue le grand problème créant des embouteillages aux heures de pointe.

En milieu rural, les pistes de desserte de plusieurs zones à fort potentiel agricole ne sont pas praticables toute l'année et certaines demeurent encore enclavées.

### **Efforts entrepris**

Le Gouvernement a entrepris un certain nombre de travaux dans l'objectif de :

- améliorer et de reconstruire les routes nationales inter-Etat revêtues. C'est dans ce sens que le chef de l'Etat a lancé dans le mois de février 2010 la construction de la route CEDEAO. Et puis la route nationale N° 2 (corridor Cotonou-Accra) est en réhabilitation. Le Gouvernement a également entrepris la construction des voies de contournement de la faille d'Alédjo et des monts Défalés ;
- améliorer les pistes rurales et les voies d'accès aux zones de production agricoles ;
- améliorer l'ossature du réseau national ;
- améliorer la voirie urbaine.

Dans ce cadre le Gouvernement a entrepris le bitumage et l'aménagement de 72 km de rues pour les voiries urbaines de Lomé et la voie de contournement de la ville de Lomé à partir de la zone portuaire.

Dans l'objectif de contribuer à l'amélioration de l'environnement, l'Etat a interdit la commercialisation du carburant à plomb sur toute l'étendue du territoire.

## **Les Perspectives**

Celles-ci visent :

- l'amélioration de la qualité du management et le renforcement de capacités d'exécution et d'absorption des crédits dans le secteur ;
- le renforcement des systèmes d'information géographique ;
- l'amélioration de la coordination et de la gouvernance du secteur.

## **Le Transport Ferroviaire**

Le transport ferroviaire est presque inexistant dans les infrastructures de transport au Togo. Il se limite aujourd'hui au transport de marchandises (ciment) et l'exportation de la production du phosphate sur le wharf d'exportation de Kpémé.

La quasi disparition du transport ferroviaire prive les opérateurs économiques d'un moyen de transport bon marché, surtout pour les marchandises, tant au plan national que vers les pays de l'hinterland. En outre, cette quasi disparition constitue un handicap pour l'exploitation rentable de certains gisements miniers.

Le réseau ferroviaire, hérité dans sa grande partie (450km) de la période coloniale était composé jusque dans les années quatre vingt, de trois lignes principales ayant toutes Lomé pour point de départ : Lomé – Kpalimé (120 km) ; Lomé – Blitta (276 km), Lomé – Aného (47 km). Une ligne industrielle longue de 50 km est venue s'ajouter au réseau en 1978, desservant l'usine de clinker de Tagbligbo et acheminant le clinker vers la zone portuaire de Lomé.

La réhabilitation et l'extension de l'ensemble du réseau s'avèrent indispensable, particulièrement l'axe central sud nord contribuera à faciliter le transport de marchandises aussi bien sur le territoire national qu'en direction des pays de l'hinterland.

## **Le Transport Aérien**

Le Togo dispose de deux aéroports de classe internationale : l'aéroport International Gnassingbé Eyadema (AIGE) et l'Aéroport de Niamtougou.

Ces deux aéroports restent sous exploités par rapport à leur capacité d'accueil. Cette situation est liée au fait que le Togo avait cessé d'être un pôle d'attraction pour les touristes, les vacanciers, les investisseurs, les hommes d'affaires, du fait de la longue crise sociopolitique. Avec le climat d'apaisement actuel et les mesures destinées à la relance du tourisme au Togo, l'aéroport de Lomé pourrait être particulièrement plus sollicité.

## **L'Aéroport International Gnassingbé Eyadema (AIGE)**

L'Aéroport de Lomé Tokoin devenu aujourd'hui l'Aéroport International Gnassingbé Eyadema (AIGE) a été créé pour permettre au Togo de renforcer les moyens de transports nécessaires à l'établissement des liens commerciaux, touristiques, politiques et stratégiques avec les pays de la sous région et du monde entier.

La mise en place des infrastructures aéroportuaires Gnassingbé Eyadema a connu une évolution progressive. En 1945, la première piste longue de 800m a été construite. Elle était recouverte de latérite. La longueur de cette piste a été prolongée à 1200m en 1949, avec un revêtement en bitume. En 1961 la première aérogare a été construite. La longueur de la piste a été portée à 2000m puis à 2400 m.

En 1971, l'aéroport a été renforcé par la construction d'une nouvelle aérogare. La rénovation des infrastructures aéroportuaires s'est poursuivie avec l'allongement de la piste à 3000 m en 1976.

Depuis 1986, la société aéroportuaire de Lomé Tokoin (SALT) a été créée par le décret n° 86 -85 du 20 mai 1986 pour la gestion commerciale de l'Aéroport.

## **Le Transport maritime**

Tout comme les autres modes de transport, le Togo n'a pas hérité de la période coloniale d'une infrastructure portuaire digne de ce nom. Les équipements portuaires publics étaient limités et de surcroît dans un état de grande vétusté.

La compagnie exploitant les phosphates disposait d'ailleurs d'un équipement privé, le wharf de Kpémé, pour les expéditions de ses produits. Le Gouvernement togolais, qui a compris très vite l'importance de cette ouverture sur la mer pour son système de transports et son économie en général, a décidé de doter le pays d'un port en eau profonde de classe internationale. Cette infrastructure construite au cours du premier plan de développement économique et social (1966-1970) a été mise en service en 1968.

Le port de Lomé est aujourd'hui l'un des plus modernes d'Afrique. Il peut accueillir toute sorte de navire.

Le trafic du port de Lomé qui était en 1965, avec l'utilisation du wharf, d'à peine 180 000 tonnes, atteint à ce jour plus de 2 millions de tonnes par an et traite près de 80 % des échanges commerciaux du pays. En tant qu'instrument de coopération régionale, il participe avec des avantages substantiels au commerce extérieur des pays sans façade maritime.

La part du trafic de transit vers les pays du sahel est encore relativement faible, environ 18 %. Dans le domaine des importations, le corridor togolais assure environ 5 % du trafic malien, 10 % du trafic burkinabé et 25 % du trafic Nigérien. Des efforts soutenus sont déployés pour améliorer ces pourcentages.

C'est ainsi qu'a été initiée l'opération « Solidarité sur la mer » qui garantit aux pays de l'hinterland l'acheminement rapide en toute sécurité des marchandises en transit jusqu'aux pistes du sahel par un système de convoyage.