

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

MINISTERE AUPRES DU PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,
CHARGE DE LA PLANIFICATION, DU DEVELOPPEMENT
ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

**DIRECTION GENERALE DE LA STATISTIQUE
ET DE LA COMPTABILITE NATIONALE**

REPUBLIQUE TOGOLAISE
.....

Travail-Liberté-Patrie
.....

PROJET DE REHABILITATION ET DE MODERNISATION DU TRONÇON ROND POINT DU PORT AUTONOME DE LOME – AVEPOZO



ETABLISSEMENT DE LA SITUATION DE REFERENCE

RAPPORT D'ANALYSE

Février 2011

TABLEAU RECAPITULATIF DES INDICATEURS

Indicateurs de l'étude pour l'établissement de la situation de référence du projet de
rehabilitation et de modernisation du tronçon rond point du port autonome de Lomé-Avépozo

N°	RUBRIQUE	INDICATEURS	VALEUR	
1	Index d'accès rural	Index d'accès rural	28,3%	
2	Gain de temps	La durée moyenne du parcours	25,65	Minute
		✓ Camionnettes	22,56	Minute
		✓ Minibus	25,96	Minute
		✓ Cars	25,95	Minute
		✓ Camions	34,14	Minute
		✓ Camions et autres voitures articulées	29,28	Minute
		✓ Motos	23,46	Minute
3	Comptage de flux	Le flux journalier moyen	205 356	Unité
		✓ Vélo et moto	123 362	Unité
		✓ Voitures personnelles et commerciales	67 840	Unité
		✓ Camionnette et minibus	6 636	Unité
		✓ Bus et camions	7 415	Unité
		✓ Autres véhicules	103	Unité
4	Revenu Moyen	Revenu principal mensuel moyen		
		✓ Hommes	56 597	FCFA
		✓ Femmes	38 600	FCFA
5	Temps moyens d'accès aux services sociaux de base	✓ Centre de santé	18,01	Minute
		✓ Marché	24,17	Minute
		✓ Centre communautaire	7,28	Minute
		✓ Dispensaire ou Hôpital	16,21	Minute
		✓ Point d'eau potable	5,37	Minute
		✓ Ecole primaire	17,86	Minute
		✓ Ecole secondaire	20,79	Minute

SOMMAIRE

TABLEAU RECAPITULATIF DES INDICATEURS	ii
SOMMAIRE.....	iii
LISTE DES TABLEAUX.....	iv
LISTE DES GRAPHIQUES	vi
AVANT-PROPOS.....	vii
SIGLES ET ABBREVIATIONS	viii
INTRODUCTION	1
CHAPITRE 1 : PRESENTATION DE LA SITUATION SOCIO-ECONOMIQUE ET DU RESEAU ROUTIER DU TOGO	3
I.1 SITUATION SOCIO-ECONOMIQUE DU TOGO.....	3
I.2 APERÇU DU RESEAU ROUTIER DU TOGO	12
I.3 ETAT DU RESEAU ROUTIER	13
CHAPITRE 2 : METHODOLOGIE DE L'ETUDE	18
II.1 INDEX D'ACCES RURAL.....	18
II.2 MESURE DU TRAFIC ET DE LA DUREE DE PARCOURS.....	20
II.3 ENQUETE MENAGE.....	21
II.4 ENQUETES PAR FOCUS GROUP	23
CHAPITRE 3 : RESULTATS ET ANALYSE	24
III.1 CARACTERISTIQUES SOCIODEMOGRAPHIQUES DE LA POPULATION	24
III.2 INFORMATIONS SUR LE PROJET.....	27
III.3 CALCUL DE L'INDEX D'ACCES RURAL	34
III.4 DUREE DE PARCOURS DU TRONCON.....	36
III.5 SITUATION SPECIFIQUE DES FEMMES DANS LA ZIP	43
III.6 GESTION DES ORDURES ET COMPORTEMENT DES USAGERS EN MATIERE DE SALUBRITE PUBLIQUE	48
III.7 LA SECURITE ROUTIERE.....	53
CONCLUSION.....	60
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	61
TABLE DES MATIERES	62
ANNEXES	65

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Valeur ajoutée à prix constant par secteur.....	3
Tableau 2: Indice harmonisé des prix à la consommation (IHPC) par principale fonction	5
Tableau 3: Evolution des quantités et valeurs des principaux produits de rente exportés.....	9
Tableau 4: Répartition en kilomètres du réseau au niveau régional	13
Tableau 5: Etat du réseau national entre 1992-1997.....	14
Tableau 6: Etat du réseau national entre 1997 - 2002.....	14
Tableau 7: Etat du réseau routier sur le plan national entre 2002-2005.....	14
Tableau 8: Statistiques des différentes catégories de véhicules de 2000 à 2009	17
Tableau 9 : Répartition de la population et des ZD de la ZIP par quartier	21
Tableau 10 : Répartition des ZD tirés par quartier	22
Tableau 11: Répartition (en %) de la population de la ZIP selon l'âge et le sexe	24
Tableau 12: Répartition de la population de 15 ans et plus selon la situation matrimoniale et selon le sexe.....	25
Tableau 13: Répartition de la population de la ZIP selon la nationalité et selon le sexe	25
Tableau 14: Répartition des individus selon leur statut de migration dans le quartier selon le sexe.....	26
Tableau 15: Répartition de la population de la ZIP selon le niveau d'instruction et selon le sexe	27
Tableau 16: Répartition de la population de la ZIP âgée de 15 ans et plus	27
Tableau 17: Proportion de population déguerpie suivant le sexe	29
Tableau 18: Répartition de la population déguerpie et indemnisée suivant le sexe	30
Tableau 19: Index d'accès rural au niveau national, régional et préfectoral	34
Tableau 20: Répartition par type de moyens de transport suivant les jours de l'étude	36
Tableau 21: Durée moyenne du parcours du tronçon par type de moyens de transport.....	37
Tableau 22: Durée moyenne (en minute) du parcours suivant la nature du transport	37
Tableau 23: Durée moyenne du parcours suivant les heures d'entrée sur le tronçon	37
Tableau 24: Situation des postes et sens de circulation pour le captage de flux.....	38
Tableau 25: Typologie des véhicules comptés	39
Tableau 26: Flux total sur la période (27 octobre au 03 novembre 2010), tous les postes et positionnements confondus.....	41
Tableau 27 : Récapitulatif des statistiques du captage du flux de la période pour tous postes et tous positionnements confondus.....	42
Tableau 28: Statistiques du revenu principal et du revenu secondaire selon le sexe	43
Tableau 29: Répartition de la population de 15 ans et plus ayant un emploi par la tranche du revenu principal et par sexe	44
Tableau 30: Répartition de la population de 15 ans et plus ayant un emploi par tranche du revenu principal et selon le statut dans l'emploi.....	44
Tableau 31: Secteur d'activité de la population de 15 ans et plus ayant un emploi (principal) selon le sexe.....	45
Tableau 32: Répartition des occupés ayant déclaré avoir une activité secondaire selon le domaine d'activité et le sexe	45
Tableau 33: Répartition de la population de 15 ans et plus ayant un emploi par la tranche du revenu mensuel secondaire et selon le statut dans l'emploi	46
Tableau 34: Proportion (%) de la population de 15 ans et plus selon le temps mis pour atteindre les principaux services de bases	47
Tableau 35: Temps moyen d'accès aux services sociaux de base	47
Tableau 36: Répartition (%) des usagers du tronçon propriétaires de véhicule selon la dépense moyenne mensuelle pour la réparation des pannes et selon le type d'engin	48

Tableau 37: Répartition (%) des usagers du tronçon propriétaires de véhicule selon la dépense moyenne mensuelle pour la réparation des pannes et selon la fréquence d'utilisation du tronçon	48
Tableau 38: Répartition des ménages selon le type d'assainissement dont ils disposent.....	52
Tableau 39 : Répartition (en %) de la population de la ZIP âgée de 15 ans et plus par rapport à l'endroit où les déchets sont jetés lors du passage sur les voies publiques selon le groupe d'âge, le sexe et le niveau d'instruction	53
Tableau 40: Répartition des engins suivant l'utilisation.....	54
Tableau 41: Répartition des usagers selon l'appréciation de l'état de la route par type de véhicules	54
Tableau 42: Répartition des usagers suivant leur perception de la sécurité sur le tronçon	55
Tableau 43: Répartition des usagers suivant leur perception sur l'utilisation du téléphone	55
Tableau 44: Répartition (%) des piétons du tronçon par rapport à l'adaptation de la voie aux piétons selon l'âge et le sexe	56
Tableau 45: Répartition (%) des piétons du tronçon par rapport au le type de danger que représente la route pour les piétons selon l'âge et le sexe	56
Tableau 46: Répartition des accidents, des blessés graves et des décès suivant les mois.....	57
Tableau 47: Répartition du nombre d'accidents, de blessés graves et de décès entre les motos et les autres engins	58
Tableau 48: Répartition du nombre d'accidents, de blessés graves et de décès entre les véhicules et les autres engins.....	59

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1: Evolution du PIB (en milliard de FCFA) et du taux de croissance du PIB en termes réels.....	4
Graphique 2: Evolution des principaux indicateurs du cadre macroéconomique (en milliards de F CFA).....	6
Graphique 3: Allocations budgétaires en faveur des secteurs prioritaires	7
Graphique 4: Composition du budget.....	8
Graphique 5: Répartition des chefs de ménage selon le sexe.....	24
Graphique 6: Répartition de la population de la ZIP selon la religion	26
Graphique 7: Répartition de la population de la ZIP connaissant le projet suivant les groupes d'âge et le sexe.....	28
Graphique 8: Répartition des usagers détenteurs de moyens de déplacement et qui utilisent régulièrement le tronçon suivant leur connaissance du projet.....	28
Graphique 9: Répartition de la population déguerpie connaissant le projet suivant leur catégorie socioprofessionnelle	29
Graphique 10: Répartition de la population suivant le type de changement attendu du projet et par sexe	31
Graphique 11: Répartition de la population de la ZIP suivant les inquiétudes suscitées.....	33
Graphique 12: Répartition du flux de véhicules selon la date	40
Graphique 13: Répartition des ménages selon le mode d'évacuation des ordures.....	49
Graphique 14: Répartition des ménages selon le mode d'évacuation des eaux usée.....	50
Graphique 15: Répartition des ménages selon le type d'aisance.....	50
Graphique 16: Répartition des ménages selon le mode de vidange.....	51
Graphique 17: Répartition des piétons selon le comportement adopté pour traverser la route.....	57
Graphique 18: Répartition des accidents, blessés graves et décès suivant les mois	58

AVANT-PROPOS

Dans le cadre du projet de réhabilitation et de modernisation du tronçon routier Rond-point du Port Autonome de Lomé-Avépozo, financé par la Banque Africaine de Développement (BAD), il est demandé à la Direction Générale de la Statistique et de la Comptabilité Nationale (DGSCN) de réaliser deux opérations: (i) Etablissement de la situation de référence pour les principaux indicateurs d'impact du projet; et (ii) Réalisation de l'évaluation d'impact une fois le projet arrivé à terme. La réalisation de l'évaluation d'impact devra permettre d'apprécier la variation des valeurs obtenues (par indicateur) par rapport à la situation de référence. Dans le but de réunir des informations repères ou de base pour les indicateurs retenus pour l'étude d'impact du projet, une étude sur l'établissement de la situation de référence a été réalisée et les travaux de terrain se sont déroulés d'octobre à décembre 2010. Il s'agit de : l'énumération, le captage de flux, la mesure du temps de parcours du tronçon, l'administration du questionnaire ménage, le géo référencement des routes et pistes du Togo.

La Direction Générale de la Statistique et de la Comptabilité Nationale a le plaisir de présenter les résultats de cette première phase de l'étude. Il s'agit d'une analyse de la situation avant le projet afin d'être en mesure d'apprécier, à la fin de celui-ci, les changements attribuables à sa réalisation dans la zone d'intervention du projet. Aussi les résultats de cette étude seront-ils comparés à ceux qui proviendront de l'étude d'impact.

Les principaux indicateurs d'impact suivis sont le gain de temps de déplacement sur le tronçon, le volume du trafic sur le tronçon, le niveau de revenus par genre dans la ZIP (par suite d'emplois d'ouvriers temporaires et autres retombées du projet), le nombre d'emplois créés (durant les travaux), la situation spécifique des femmes dans la zone Rond Point du Port Avépozo, l'index d'accès rural, le changement de comportement de la population en matière de sécurité routière et de protection de l'environnement, le coût d'exploitation des véhicules (CEV) et le temps d'accès aux principaux services de base dans la zone d'intervention du projet.

La Direction Générale de la Statistique et de la Comptabilité Nationale espère que les résultats de cette étude seront judicieusement exploités par le commanditaire, les chercheurs, les décideurs politiques et les autres utilisateurs.

La DGSCN remercie la BAD pour son appui financier, l'équipe technique et tous ceux qui ont contribué à la réalisation de cette étude.

SIGLES ET ABREVIATIONS

BAD	Banque Africaine de Développement
AGETUR	Agence d'Exécution des Travaux Urbains
BCEAO	Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest
BID	Banque Islamique de Développement
BIE	Budget d'Investissement et d'Equipement
BM	Banque Mondiale
BOAD	Banque Ouest Africaine de Développement
BTP	Bâtiment et Travaux Publics
CAPER	Compagnie Autonome des Péages et de l'Entretien Routier
CCGU	Comité de Coordination de la Gestion Urbaine
CEDEAO	Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CEET	Compagnie d'Energie Electrique du Togo
CIMTOGO	Société des Ciments du Togo
CITAFRIC	Agence de Développement Urbain et Municipal
CSPRO	Census and Survey Processing System
DGD	Direction Générale des Douanes
DGI	Direction Générale des Impôts
DGPN	Direction Générale de la Police Nationale
DGSCN	Direction Générale de la Statistique et de la Comptabilité Nationale
DGTP	Direction Générale des Travaux Publics
DGTR	Direction Générale des Transports Routiers
DSRP-C	Document Complet de Stratégie de Réduction de la Pauvreté
DTS	Droits de Tirages Spéciaux
EDML	Enquête sur les Dépenses des Ménages de Lomé
FCFA	Franc de la Communauté Financière Africaine
FER	Fonds d'Entretien Routier
FR	Fonds Routier
FMI	Fonds Monétaire International
FRPC	Facilité pour la Réduction de la Pauvreté et la Croissance
GAR	Gestion Axée sur les Résultats
GPS	Global Positionning System
IHPC	Indice Harmonisé des Prix à la Consommation
IPPTE	Initiative en faveur des Pays Pauvres Très Endettés
KG	Kilogramme
Km	Kilomètre
MEPT	Ministère de l'Equipement, des Postes et Télécommunications
MTP	Ministère des Travaux Publics
OMD	Objectifs du Millénaire pour le Développement
ONG	Organisation Non Gouvernementale
PAL	Port Autonome de Lomé
PAP	Programme d'Actions Prioritaires

PDU	Projet de Développement Urbain
PIB	Produit Intérieur Brut
PMA	Pays Moins Avancés
PNUD	Programme des Nations Unies pour le Développement
PRC	Pistes Rurales Classées
PTR	Projet de Transport Routier
QUIBB	Questionnaire Unifié des Indicateurs de Base du Bien-être
RC	Routes de Circonscription
RGPH	Recensement Général de la Population et de l'Habitat
RN	Route Nationale
RNNR	Routes Nationales Non Revêtues
RNR	Routes Nationales Revêtues
SIG	Système d'Information Géographique
SMIG	Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti
SNPT	Société Nouvelle des Phosphates du Togo
SOTOCO	Société Togolaise du Coton
SPSS	Statistical Package for Social Sciences
SRCC	Société de Rénovation des Caféiers et Cacaoyers
TP	Travaux Publics
UE	Union Européenne
UEMOA	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
USYCORT	Union Syndicale des Conducteurs Routiers du Togo
VU	Voirie Urbaine
ZD	Zone de Dénombrement
ZIP	Zone d'Intervention du Projet

INTRODUCTION

Le défi majeur du développement des pays africains à l'instar du Togo est l'accélération de la croissance économique et la réduction de la pauvreté. L'importance des infrastructures de transport dans ce processus n'est plus à démontrer. Les infrastructures sont à la fois un produit fini offrant directement des services aux consommateurs et un produit intermédiaire participant à la productivité des secteurs de production. Un réseau d'infrastructures de qualité et peu coûteux pour les usagers est un facteur décisif de l'amélioration de la communication entre les producteurs et les consommateurs, entre les exportateurs et les importateurs. De plus, il constitue un déterminant essentiel de la compétitivité prix et hors prix sur les marchés nationaux et internationaux en permettant la livraison des biens et services en temps et en toute sécurité. Le développement de projets d'infrastructures routières au niveau national et régional concourt à l'élargissement des marchés, permettant ainsi la création d'économies d'échelle. L'amélioration des infrastructures routières favorise les investissements privés à travers l'attrait des investissements directs étrangers. Elle permet également le développement des transports, des télécommunications et de l'offre d'énergies susceptible de soutenir le secteur privé. En d'autres termes, le développement des infrastructures routières contribue à la croissance économique et à la réduction de la pauvreté en améliorant les perspectives du commerce et d'emploi.

Au Togo, le développement du secteur routier a connu des difficultés majeures suite aux programmes d'ajustement structurel des années 80 et surtout à la crise socio-politique des années 90. Mais, à partir de 2007, période au cours de laquelle le pays a renoué ses relations avec ses principaux partenaires au développement, le Gouvernement a entrepris une politique de construction, de réhabilitation et de modernisation des infrastructures routières. Parmi les premières priorités des programmes d'investissement figurent la réhabilitation des routes nationales N°2 et N°3 (RN2 & 3) d'une longueur de 52,5 km environ et qui font partie de l'axe principal côtier régional et communautaire (Abidjan-Accra-Lomé-Cotonou-Lagos). Ce principal axe permet au Togo de jouer pleinement son rôle de corridor d'échange entre les pays de la CEDEAO. Pour les travaux de réhabilitation, trois principaux tronçons ont été définis à savoir :

- Tronçon N°1 : Aflao - Rond Point du Port Autonome de Lomé ;
- Tronçon N°2 : Rond Point du Port Autonome de Lomé – Avépozo ;
- Tronçon N°3 : Aneho –Sanvee Condji (frontière Togo-Bénin).

Les travaux de réhabilitation et de modernisation du tronçon N°2 faisant l'objet de la présente étude sont financés par la Banque Africaine de Développement (BAD). Dans le souci de mesurer l'impact du projet de réhabilitation et de modernisation de ce tronçon, la BAD a confié à la Direction Générale de la Statistique et de la Comptabilité Nationale (DGSCN), la réalisation d'une étude sur l'établissement de la situation de référence (situation avant le projet) et d'évaluation d'impact (situation après le projet) dudit projet.

Cette étude se justifie par le fait que dans la plupart des projets, on se limite généralement au suivi d'exécution durant la vie du projet. L'évaluation d'impact est généralement envisagée en

fin de projet. Pour le fait qu'un dispositif de collecte des informations nécessaires sur la situation avant le projet n'est pas souvent prévu, l'appréciation de l'impact ne se fait pas du tout ou se limite dans certains cas à des analyses superficielles. Et pourtant, il est souhaitable en fin de projet d'apprécier dans quelle mesure la réalisation de différentes activités aura permis d'atteindre les objectifs préalablement fixés. Le suivi d'impact devrait permettre de cerner le changement induit par la réalisation des différentes activités. C'est pourquoi l'établissement de la situation initiale (sans projet ou de référence) a été préconisé par la BAD pour chaque indicateur d'impact avant le démarrage des activités du projet.

Les résultats de cette étude présentent une photographie de la situation qui prévaut dans la zone d'intervention du projet (ZIP). Ces résultats seront comparés à ceux de l'étude d'impact afin d'apprécier les changements induits par le projet.

Le rapport est composé de trois parties principales à savoir :

- ✓ La présentation de la situation socio-économique et du réseau routier du Togo ;
- ✓ La méthodologie de l'étude ;
- ✓ Les résultats

CHAPITRE 1 : PRESENTATION DE LA SITUATION SOCIO-ECONOMIQUE ET DU RESEAU ROUTIER DU TOGO

I.1 SITUATION SOCIO-ECONOMIQUE DU TOGO

La situation économique du Togo au cours de ces dernières années est caractérisée par un cadre macroéconomique relativement stable en dépit des nombreux chocs exogènes, notamment la flambée des prix des produits pétroliers et des denrées alimentaires, la crise énergétique et les inondations de 2007 et 2008. Cette stabilité résulte de la politique prudentielle menée par le gouvernement en matière de finances publiques grâce à laquelle le déficit budgétaire a été maîtrisé. Le niveau relativement important des investissements publics, la progression du crédit intérieur et la hausse des avoirs extérieurs nets ont, entre autres, contribué à atténuer les effets des chocs enregistrés. En effet, le taux de croissance du produit intérieur brut (PIB) en termes réels est de 3,4% en 2010 contre 3,2% en 2009 et 2,4% en 2008. Cette différence s'explique notamment par une meilleure performance du secteur primaire portée par l'agriculture notamment les cultures vivrières et les cultures de rente dont le cacao et le café d'une part et par la bonne tenue de certaines branches (transport, entrepôts et communications) du secteur tertiaire marchand d'autre part.

I.1.1 Secteur réel

L'économie du Togo repose essentiellement sur le secteur primaire dont la valeur ajoutée tourne autour de 42% en moyenne entre la période 2008 et 2010. La part de l'agriculture qui contribue le plus à la production de ce secteur est de 72,4%, loin devant celles de l'élevage (15%) et de la forêt et la pêche (9,16%) au cours de la même période.

Le secteur primaire a enregistré un taux de croissance de 8,2% en 2009 contre 3,7% en 2008 dû aux performances des cultures vivrières dont la valeur ajoutée a progressé de 11,6% en 2009 contre 4,1% en 2008. En ce qui concerne les cultures de rentes, leur valeur ajoutée a progressé de 1,6% en 2009 contre une baisse de 8,3% en 2008. La hausse enregistrée en 2009 s'explique par la bonne performance du café qui a enregistré un taux de croissance de 20,3% contre 12% en 2008. Un des facteurs explicatifs de la croissance importante observée au niveau des cultures vivrières en 2009 est la mise à disposition de 30 000 tonnes d'engrais contre 8 000 tonnes au titre de la campagne 2008-2009 et par la révision à la baisse du prix des intrants.

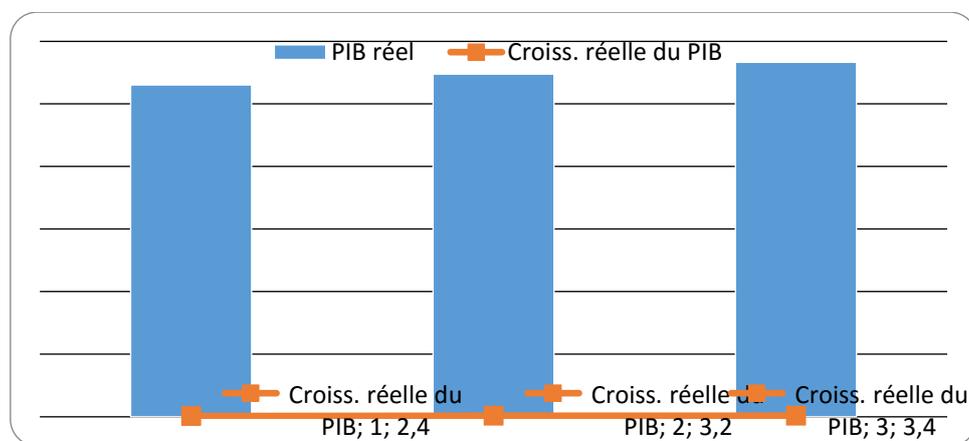
Tableau 1: Valeur ajoutée à prix constant par secteur

PIB à prix constant (en million de F CFA)	2007	2008	2009	2010 (p)
Secteur primaire	380 766,1	394 883,1	427 322,7	441 355,5
Agriculture	276 946,1	286 140,0	317 637,4	322 224,9
Cultures vivrières	259 914,5	270 516,3	301 767,7	304 788,4
Cultures de rente	17 031,6	15 623,6	15 869,6	17 436,5
Elevage	67 935,5	72 259,3	77 042,8	82 166,1
Forêt, pêche	35 884,6	36 483,8	32 642,6	36 964,4
Secteur secondaire	194 534,7	207 138,6	207 953,1	214 178,0
Industries extractives	33 452,0	29 433,9	29 374,1	32 610,0
Industries manufacturières	99 858,9	107 932,1	100 256,0	100 796,5
Electricité, Eau et Gaz	28 735,7	31 737,1	35 633,7	36 962,3
BTP	32 488,0	38 035,4	42 689,4	43 809,2
Secteur tertiaire	266 972,3	264 398,4	262 175,8	283 952,9
Commerce	98 017,3	89 565,9	85 414,3	95 992,6
Transport, Entrepôts et Communications	70 650,5	78 662,4	82 139,5	84 039,5
Banques, Assurances	21 480,7	21 915,2	22 549,5	23 673,9
Autres services marchands	76 823,7	74 254,9	72 072,5	80 247,0
Produit Intérieur Brut	1 036 745,2	1 061 180,4	1 095 425,8	1 132 904,8
Variation (%)	2,1	2,4	3,2	3,4

Source : DGSCN à partir des données du PRECOMAT 2.0 de septembre 2010

Le secteur secondaire a enregistré une hausse de 0,4% en 2009 contre 6,5% en 2008. Les industries extractives ont enregistré un recul de 0,2% dû à la baisse du phosphate (qui constitue la principale richesse minière du pays) de 12,4% en 2009 contre une augmentation de 5,3% en 2008 et en dépit de la hausse de la valeur ajoutée du clinker de 17,9% en 2009 contre une baisse de 26,9% en 2008. La baisse enregistrée au niveau de la production minière en 2009 se justifie par le retard de modernisation des matériels de production de la Société Nouvelle des Phosphates du Togo (SNPT). La valeur ajoutée des industries manufacturières a baissé de 7,1% en 2009 contre une hausse de 8,1% en 2008.

Graphique 1: Evolution du PIB (en milliard de FCFA) et du taux de croissance du PIB en termes réels



Source : DGSCN à partir du Rapport d'étape annuel de mise en œuvre du DSRP complet pour l'atteinte du point d'achèvement de l'IPPTE, version finale, octobre 2010

Le taux d'inflation mesuré par l'indice harmonisé des prix à la consommation (IHPC) sur les douze mois de l'année 2009 est de 1,9% contre 8,7% en 2008 répondant ainsi au critère de convergence de l'UEMOA. La baisse du taux d'inflation en 2009 est imputable à la baisse des prix des produits vivriers. Le taux d'inflation de l'année 2010 s'établit ainsi, à 1,4%. En Novembre 2010, il était de 1,0% dans la zone UEMOA.

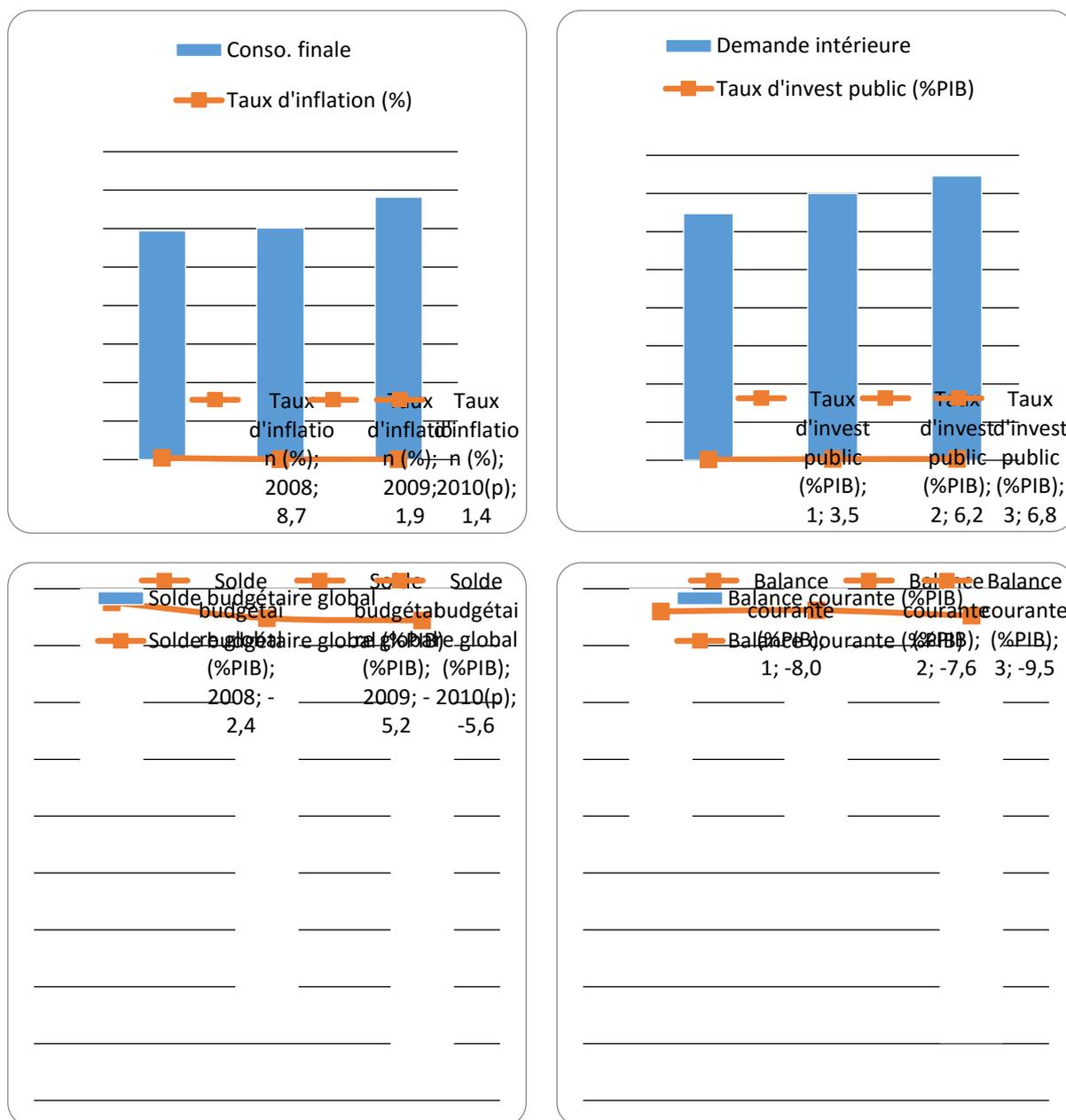
Tableau 2: Indice harmonisé des prix à la consommation (IHPC) par principale fonction

Libellé	déc-08	déc-09	janv-10	févr-10	mars-10	avr-10	mai-10	juin-10	juil-10	août-10	Sept-10	oct-10	nov-10	déc-10
Produits alimentaires et boissons non alcoolisées	146,3	137,8	110,9	109,5	110,8	112,4	107,1	110,6	111,8	111,2	103,6	105,0	106,0	110,6
Boissons alcoolisées, Tabac et stupéfiants	156,0	156,9	108,9	105,3	107,7	107,8	106,7	107,2	111,3	116,0	113,4	112,1	109,7	110,8
Articles d'habillement et chaussures	114,0	113,5	100,4	100,5	100,2	100,2	99,9	100,0	100,0	99,7	99,7	99,7	99,7	100,4
Logement, eau, gaz, électricité et autres combustibles	130,4	132,8	101,1	103,0	102,3	102,6	100,6	100,8	102,6	102,4	102,0	103,2	104,8	108,9
Meubles, articles de ménage et entretien courant du foyer	119,2	119,9	101,1	101,1	100,9	100,9	100,8	101,0	102,1	102,8	102,4	102,3	102,2	103,4
Santé	141,0	141,9	102,3	102,7	102,4	102,3	102,2	101,8	102,0	101,1	101,6	101,9	101,8	105,9
Transports	260,8	252,3	100,3	100,1	100,1	100,6	100,4	104,2	112,9	114,9	114,8	114,7	114,7	114,7
Communication	125,6	125,6	99,4	99,4	99,4	99,4	99,4	99,3	99,2	99,2	99,2	99,2	99,3	99,4
Loisirs et culture	130,4	130,5	98,9	99,1	98,7	98,9	98,9	98,9	98,9	98,9	98,6	98,5	98,5	101,9
Enseignement	103,0	103,5	103,0	102,9	102,9	102,9	103,6	103,6	103,6	103,6	103,2	104,0	104,0	105,7
Restaurants et Hôtels	125,3	125,7	106,0	106,1	107,1	107,2	107,1	107,1	107,1	106,0	105,9	105,9	106,0	112,3
Biens et services divers	100,1	100,1	101,3	101,2	100,9	100,6	100,0	100,4	99,3	99,3	99,1	99,7	99,4	99,6
INDICE GLOBAL	143,3	139,9	104,6	104,3	104,7	105,3	103,4	104,9	106,6	106,4	104,2	104,7	105,1	108,3

Source : DGSCN

En 2010, la situation macroéconomique serait caractérisée par une expansion du PIB, une hausse de la demande intérieure, une maîtrise de l'inflation, des finances publiques soutenues et une balance des paiements équilibrée. Après une contraction en 2007 et 2008, la demande globale augmenterait de 7,8% en 2010 contre 6,2% en 2009. Cette augmentation est imputable à la hausse concomitante de la demande intérieure de 6,6% et la demande extérieure (exportations) de 11,7%. La hausse de la demande intérieure serait due, d'une part, au faible niveau d'inflation et à un relâchement de la pression fiscale qui favoriseraient la consommation finale privée et publique et d'autre part, à la hausse de la formation brute du capital fixe publique et privée. En 2010, la demande intérieure pourrait augmenter plus vite que le PIB et les entreprises déstockeraient.

Graphique 2: Evolution des principaux indicateurs du cadre macroéconomique (en milliards de F CFA)



Source : DGSCN à partir du Rapport d'étape annuel de mise en œuvre du DSRP complet pour l'atteinte du point d'achèvement de l'IPPE, version finale, octobre 2010

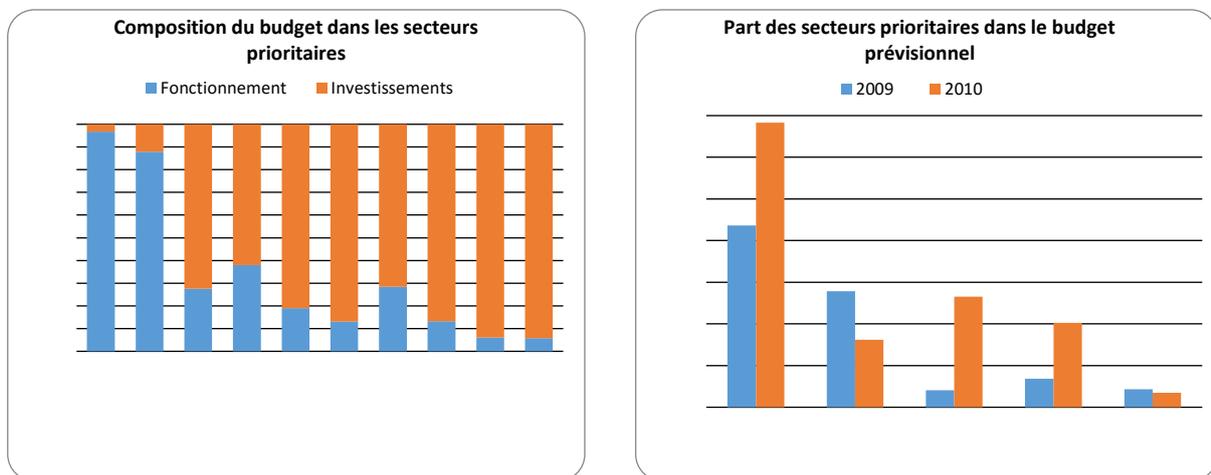
I.1.2 Finances publiques

En 2009, les recettes fiscales totales se sont chiffrées à 253,9 milliards de F CFA soit une augmentation de 15,2% par rapport aux recettes budgétaires de 2008. Cette hausse enregistrée en 2009 est due, entre autres, aux mesures administratives prises par le gouvernement à travers la Direction Générale des Impôts (DGI) et la Direction Générale de la Douane (DGD) en matière de contrôle fiscal et de recouvrement. Ces mesures ont eu pour effet un élargissement de l'assiette fiscale, un meilleur suivi des recouvrements, une bonne maîtrise des valeurs en douane des marchandises et des exonérations accordées aux opérateurs économiques ainsi qu'au contrôle de toute la chaîne de dédouanement afin de réduire les risques de fraude.

Les dépenses courantes ont augmenté de 11,9% et s'établissent à 227,4 milliards de FCFA en 2009 contre 221,6 milliards de F CFA prévus par le programme FRPC. Le montant des dépenses d'investissement est de 89,0 milliards de F CFA en 2009 contre 87,9 milliards de F CFA prévus dans le programme FRPC soit une augmentation de 78,4% par rapport aux investissements de 2008. Ces dépenses d'investissement sont composées de 54,4 milliards de F CFA sur financement externe (12,3 milliards de F CFA d'emprunts liés aux projets et 42,1 milliards de F CFA de dons liés aux projets) et 34,6 milliards de F CFA de dépenses d'investissement sur les ressources internes à travers le budget d'investissement et d'équipement (BIE).

Le taux d'investissement global serait de 17% en 2010 contre 16,7% en 2009 et 14,3% en 2008. Même s'il est en hausse de 0,6 point, le taux d'investissement public serait de 6,8%, soit 0,3 point de moins que la cible prévue dans le DSRP. A fin juin 2010, les dépenses d'investissement public s'élevait à 23,9 milliards de FCFA soit 11,8% des prévisions pour l'année.

Graphique 3: Allocations budgétaires en faveur des secteurs prioritaires



Source : MEF (Direction du budget)/ Rapport d'étape annuel de mise en œuvre du DSRP complet pour l'atteinte du point d'achèvement de l'IPTE, version finale, octobre 2010

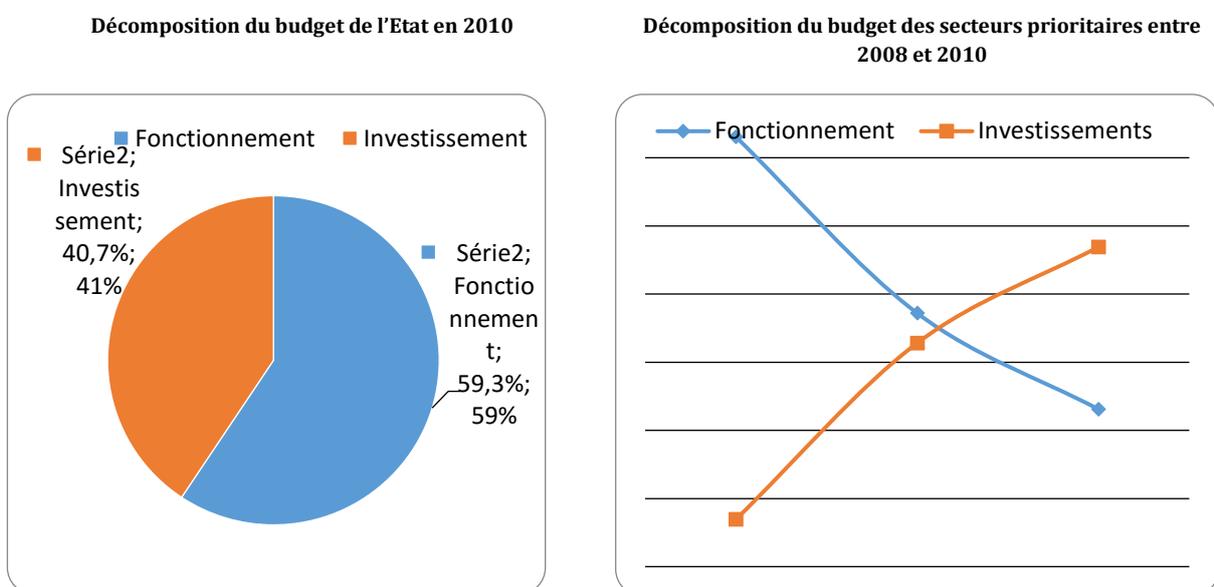
De manière générale, les investissements représentent près de 41% du budget de l'Etat en 2010 contre 35% en 2009 et moins de 21% en 2008. La part des investissements dans le budget est donc en nette hausse conformément aux orientations du DSRP complet. Par ailleurs, le budget des secteurs prioritaires est composé à 62% par des dépenses d'investissement. Il a cru de 62,8% (18,8% pour le fonctionnement et 108,8% pour les investissements) entre 2009 et 2010 et est passé de 175,82 milliards de FCFA (dont 84,06 milliards de FCFA d'investissements) à plus de 286,19 milliards de FCFA (dont 177,20 milliards de FCFA d'investissements). Cette augmentation a été principalement induite par la très forte hausse de la part du budget alloué au secteur des infrastructures¹, surtout dans le domaine des travaux publics dont les constructions de routes et des ouvrages d'art. Les investissements des secteurs prioritaires représentent 87,2% du programme d'investissements publics et leur fonctionnement 36,8% du budget de fonctionnement.

¹Infrastructures de soutien à la croissance incluant travaux publics et énergie.

De manière spécifique, le secteur de l'éducation² reste celui qui reçoit la plus forte allocation du budget (24,6%). La part des investissements dans les secteurs de l'eau-assainissement (94%), de l'agriculture (87%), des infrastructures (87%) et de la santé (62%) est plus élevée que celle du fonctionnement. Avec 88% du fonctionnement du secteur et 25% du total du fonctionnement, seul le secteur de l'éducation a une part de fonctionnement supérieure à celle des investissements du fait de la charge salariale (absorbée par les salaires des enseignants)³.

Les montants des dépenses publiques par secteur de pauvreté en 2009, notamment au profit de la santé, de la protection sociale et des diverses catégories d'enseignement s'élèvent à 12,1 milliards de F CFA pour les dépenses de personnel, 3,5 milliards de F CFA pour les dépenses de fonctionnement pour un montant annuel de 3,8 milliards de F CFA prévu au budget (soit un taux d'exécution de 93%), 16,6 milliards de F CFA pour les dépenses de transfert pour un montant annuel de 16,1 milliards de F CFA prévu au budget (soit un taux d'exécution de 103%) et 3,7 milliards de F CFA pour les dépenses d'investissements sur ressources propres.

Graphique 4: Composition du budget



Source : MEF (Direction du budget) /Rapport d'étape annuel de mise en œuvre du DSRP complet pour l'atteinte du point d'achèvement de l'IPPTE, version finale, octobre 2010

La situation provisoire des finances publiques au titre de l'année 2009 est caractérisée par un montant de recettes totales de 253,9 milliards de F CFA soit une augmentation de 16,5% par rapport à la réalisation de l'année 2008 avec un taux de réalisation de 99,3% par rapport aux objectifs du programme de Facilité pour la Réduction de la Pauvreté et la Croissance (FRPC) pour l'année. Les recettes fiscales s'établissent à 229,1 milliards de FCFA contre 211,2 milliards de FCFA en 2008.

²Le secteur de l'éducation comprend l'enseignement primaire, secondaire et alphabétisation ; l'enseignement technique et formation professionnelle ; et l'enseignement supérieur et recherche.

³Rapport d'étape annuel de mise en œuvre du DSRP complet pour l'atteinte du point d'achèvement de l'IPPTE, version finale, octobre 2010

I.1.3 Balance des paiements

En 2008, la balance des paiements dégage un solde excédentaire de 36,958 milliards de FCFA contre seulement 0,5 milliard de FCFA en 2007. Cette progression est induite par la réduction de 4,0 milliards de FCFA du déficit courant cumulée à une amélioration de 31,2 milliards de FCFA des flux nets de capitaux suite notamment à la hausse des flux de transferts de capital et d'investissement de portefeuille. En 2009, le solde global de la balance des paiements serait excédentaire de 5,044 milliards de FCFA et résulterait d'un déficit courant de 83,421 milliards de FCFA et d'un excédent des flux de capitaux de 80,819 milliards de FCFA.

Tableau 3: Evolution des quantités et valeurs des principaux produits de rente exportés

	2007	2008	2009
Cacao			
Volume en tonnes	4 222	7 999	14 429
Valeur (en millions de F CFA)	2 544	7 536	16 021
Prix moyen (F CFA/KG)	603	942	1 110
Café			
Volume en tonnes	3 512	4 396	4 662
Valeur (en millions de F CFA)	1 751	2 469	2 483
Prix moyen (F CFA/KG)	499	562	533
Coton-fibre			
Volume en tonnes	23 129	22 008	13 600
Valeur (en millions de F CFA)	12 000	13 584	7 880
Prix moyen (F CFA/KG)	519	617	579

Source : DGSCN et BCEAO

Le déficit des échanges de biens entre le Togo et le reste du monde s'est établi en 2009 à 194,607 milliards de F CFA, en réduction de 4,4% par rapport aux 203,591 milliards de F CFA de l'année 2008. Cette évolution résulte d'une hausse des exportations (+11,7%) plus forte que celle des importations (+6,1%). Les exportations de biens du Togo en 2009 s'élèvent à 426,396 milliards de F CFA contre 381,802 milliards de F CFA enregistrés en 2008. Cette augmentation de la valeur des exportations est due à la hausse des exportations des produits de rente. En 2009, les exportations de cacao ont enregistré des recettes de 16,021 milliards de F CFA en hausse de 112,6% par rapport aux 7,536 milliards de F CFA en 2008. Les recettes d'exportation du café s'inscrivent en légère hausse de 0,6% en s'établissant à 2,483 milliards de F CFA en 2009 contre 2,469 milliards de F CFA en 2008 alors que le coton-fibre enregistre une baisse de 42% en s'établissant à 7,880 milliards de F CFA en 2009 contre 13,584 milliards de F CFA en 2008.

En ce qui concerne les importations de biens en 2009, elles se sont chiffrées à 621,003 milliards de F CFA, en progression de 6,1% par rapport aux 585,393 milliards de F CFA enregistrés en 2008.

I.1.4 Dette publique

Au niveau de la dette publique, l'encours de la dette extérieure en 2009 est de 770,124 milliards de F CFA en progression de 13,3% par rapport à son niveau en 2008. Cette augmentation

s'explique par l'effet conjugué des tirages, des remboursements et de l'appréciation des principales devises de libellé des prêts notamment les droits de tirage spéciaux (DTS) et le franc suisse. Le service de la dette publique extérieure en principal et en intérêts y compris les impayés de 2008 s'élève à 60,660 milliards de F CFA. L'encours de la dette multilatérale se chiffre à 485,9 milliards de FCFA, en baisse de 12,9% par rapport à fin décembre 2008. Le stock de la dette intérieure quant à elle s'élève à 491,623 milliards de F CFA en 2009. Dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie d'apurement de la dette intérieure commencée en août 2009, 815 créanciers ont été payés pour un montant de 16,5 milliards de F CFA en décembre 2009. A la fin du mois de février 2010, 1730 créanciers ont été payés pour un montant total de 18,767 milliards de F CFA.

Au titre de l'année 2009, le Togo a obtenu auprès de ces créanciers membres du club de Paris, des annulations de dette pour un montant de 168,7 milliards de F CFA et des rééchelonnements pour un montant total de 94,8 milliards de F CFA. Par ailleurs, neuf nouveaux accords de prêts ont été signés avec huit créanciers pour un montant total de 116,221 milliards de F CFA et trois accords de dons avec la Banque Islamique de Développement (BID), le Japon et la Chine pour un montant total de 4,955 milliards de F CFA. Ces accords de subvention sont octroyés en vue d'accroître la production locale dans le domaine de l'agriculture, de la santé, des sports et des infrastructures. Par ces efforts d'apurement de la dette publique externe et interne, le Togo a respecté en 2009, le critère de convergence de l'UEMOA en ce qui concerne l'encours de la dette extérieure et intérieure par rapport au PIB.

I.1.5 Situation monétaire

La situation monétaire à fin décembre 2009 est caractérisée par une hausse de 2,702 milliards de F CFA des avoirs extérieurs nets, un accroissement de 85,373 milliards de F CFA du crédit intérieur (26,5% par rapport à 2008) et une progression de 85,291 milliards de F CFA de la masse monétaire (soit 16,1% par rapport à 2008). Les avoirs extérieurs nets des institutions monétaires du Togo sont évalués à 241,217 milliards de F CFA alors que le crédit intérieur a augmenté de 26,5% en s'établissant à 407,248 milliards de F CFA en fin décembre 2009 contre 321,874 milliards en fin décembre 2008. Quant à la position nette du Gouvernement, elle s'est détériorée de 33,626 milliards de F CFA en passant de 78,611 milliards de F CFA en décembre 2008 à 112, 238 milliards de F CFA à fin décembre 2009⁴.

I.1.6 Les reformes

En ce qui concerne la mise en œuvre de certaines réformes, il faut mentionner que le Document Complet de Stratégie de Réduction de la Pauvreté (DSRP-C) a été officiellement adopté en 2009 avec un démarrage immédiat de sa mise en œuvre. L'élaboration du programme d'actions prioritaires (PAP) fondée sur l'approche Gestion Axée sur les Résultats (GAR) a été faite avec la participation de tous les acteurs, notamment, les représentants de tous les secteurs, de la société civile et des partenaires au développement.

⁴ Perspectives économiques à moyen terme, 2010-2014, Direction de l'Economie

Le succès de mise en œuvre du DSRP complet et la mise en place effective du nouveau dispositif institutionnel ainsi que les réformes économiques et financières ont permis au Togo d'atteindre le point d'achèvement de l'Initiative Pays Pauvres Très Endettés (IPPTE). A travers la décision issue du vote du Conseil d'administration du Fonds Monétaire International (FMI) et de la Banque Mondiale (BM) en décembre 2010, le Togo obtient un allègement de la dette allant jusqu'à 1,8 milliard de dollars, soit plus de 80% de sa dette extérieure dont 47% des créanciers multilatéraux, 50% des créanciers du Club de Paris et le reste d'autres créanciers bilatéraux et commerciaux.

I.1.7 Pauvreté et vulnérabilité

Selon les données de l'enquête QUIBB, l'incidence de la pauvreté est estimée à 61,7% en 2006 sur la base des seuils régionaux calculés suivant les méthodes fondées sur les besoins alimentaires (2 400 kilocalories par équivalent adulte et par jour). Ces seuils varient entre 154 853 FCFA et 179 813 FCFA par équivalent adulte et par an, pour les régions administratives, contre 242 094 FCFA à Lomé et sa périphérie. L'incidence de la pauvreté en milieu rural est de 74,3% ; ce qui représente 79,9% des pauvres. En milieu urbain, l'incidence de la pauvreté est de 36,8% correspondant à 20,1% des pauvres. Au niveau régional, la pauvreté est plus accentuée dans les régions des Savanes (90,5%), Centrale (77,7%) et de la Kara (75,0%). L'estimation de la pauvreté à partir de l'enquête sur les dépenses des ménages à Lomé (EDML) réalisée en 2008 montre une légère aggravation de la pauvreté à Lomé avec incidence estimée à 25,1% en 2008 contre 24,5% en 2006 avec l'enquête QUIBB.

Cette légère augmentation de la pauvreté observée en 2008 à Lomé, comme probablement sur toute l'étendue du territoire, peut s'expliquer par le faible niveau de revenu des ménages togolais et la hausse des prix résultant des inondations et de la crise mondiale qui ont provoqué une hausse des prix des produits alimentaires et de l'augmentation du prix du pétrole sur le marché mondial. Les prix des produits alimentaires ont connu une augmentation de 20,4% entre 2006 et 2008 en dépit des mesures conjoncturelles pro-pauvres et contracycliques prises par le Gouvernement pour relancer l'économie en stimulant la consommation et l'investissement, mais aussi à réduire l'impact de la crise sur le pouvoir d'achat des populations et donc sur leur bien-être. Il s'agit plus spécifiquement des mesures de subvention des prix du carburant et du pétrole lampant, de subvention des engrais aux agriculteurs, de réduction des impôts sur les sociétés, de revalorisation du SMIG, etc.

Par ailleurs, ces mesures ont eu un effet positif sur la réduction des inégalités. En effet, la part des deux quintiles les plus pauvres dans la consommation totale à Lomé selon l'enquête EDML 2008 et QUIBB 2006 a connu une hausse respectivement de 0,6% et 1,3% contre une réduction de la part du quintile le plus riche de 2,9%. Dans le même sens, l'indice de GINI a diminué de 2,8% en passant de 39,2% en 2006 à 36,4% en 2008. Toutefois, le rapport mondial de 2007 du Programmes des Nations Unies pour le Développement (PNUD) sur le développement humain, plaçait le Togo dans le groupe des Pays Moins Avancés (PMA), en 152ème position sur 177 états classés. Il occupait la 147ème position dans le même rapport en 2006.

I.2 APERÇU DU RESEAU ROUTIER DU TOGO

Le réseau routier togolais a une densité qui est l'une des plus élevées de la sous-région ouest africaine. Elle est de 18,21 km/km² et couvre une longueur de 10 308,60 Km. Il est composé de voiries urbaines, de voiries interurbaines et des pistes rurales. Contrairement à la densité, le ratio relatif aux routes revêtues est faible ; à peine 21% des routes nationales sont bitumées ; car, aucun investissement pour de nouvelles constructions n'a été engagé depuis plus d'une décennie à cause de la situation sociopolitique du pays. Cette situation a entraîné une dégradation continue des infrastructures routières.

Selon le décret n° 68-155-CAB/PR/MTP/TP du 20 Août 1968 et l'arrêté N°005/MEPT, les routes nationales sont classifiées en routes nationales (RN) et en routes de circonscription (RC). Suite à ce décret et arrêté, aucune autre classification administrative n'a suivi jusqu'à ce jour. Mais, une classification fonctionnelle a été adoptée en vue de permettre une meilleure programmation des tâches d'entretien routier. Cette classification fonctionnelle comprend trois catégories.

Conscient du fait que le développement du pays dépend de l'amélioration des infrastructures de transport, le gouvernement togolais, pour lutter efficacement contre la pauvreté, s'est engagé à porter un accent particulier dans le domaine des infrastructures de transport afin de contribuer à l'amélioration des conditions de vie de la population. Il s'agit essentiellement de :

- Construire et réhabiliter les ponts détruits lors des dernières inondations ;
- Construire, réhabiliter, renforcer et entretenir les voies urbaines, les pistes rurales et agricoles ainsi que les routes nationales et les routes nationales inter-états ;
- Elargir ou dédoubler les tronçons sur les grands axes d'accès à la capitale.

L'atteinte de ces objectifs, nécessite la mise en œuvre de certaines mesures/actions dans le domaine des travaux publics, et chaque mesure est sous-tendue par des indicateurs dont la mise en œuvre est programmée par le Gouvernement. L'ensemble des mesures sont les suivantes :

- Construction /réhabilitation des ponts détruits lors des dernières inondations ;
- Construction/réhabilitation/renforcement des voies urbaines et des routes nationales ;
- Construction/réhabilitation/renforcement des pistes rurales et des voies de desserte ;
- Entretien des pistes, routes et ouvrages d'art.

I.2.1 Réseau des routes nationales

Elles comprennent les routes nationales revêtues et les routes nationales non revêtues.

- Les routes nationales revêtues ont une longueur totale d'environ 1633,40 km, soit 20.66 % de l'ensemble du réseau routier du Togo.
- Les routes nationales non revêtues ont une longueur totale d'environ 1439,7 km, soit 18.21 % de l'ensemble du réseau routier du Togo.

I.2.2 Routes des voiries urbaines

Les routes des voiries urbaines ont une longueur totale de 1000 Km. Avant 1994, le réseau de la voirie urbaine du Togo était placé sous la responsabilité de plusieurs institutions telles que

les communes, les préfectures, la Direction Générale des Travaux Publics (DGTP), etc. En 1994, le Gouvernement, avec l'assistance de la Banque Mondiale, a mis en place le Projet de Développement Urbain (PDU). Ce projet, sur le plan institutionnel, a connu la naissance du Comité de Coordination de la Gestion Urbaine (CCGU), par décret n° 94-032/PR du 24 avril 1994 et la mise en place d'une Agence d'Exécution des Travaux Urbains (AGETUR).

Compte tenu de son plan de charge dans la gestion du réseau des routes nationales et des pistes rurales, la DGTP limite son assistance à l'entretien courant du réseau structurant dans la voirie urbaine des principales villes du pays. Ainsi, en se référant au dernier inventaire du réseau urbain, réalisé par CITAFRIC (agence de développement urbain et municipal) dans les principales villes du Togo, la longueur de la voirie urbaine est estimée à environ 434 km de routes dont celle de la Commune de Lomé représente à elle seule 60%.

I.2.3 Réseau des pistes rurales

Tout comme les routes des voiries urbaines, avant 1994, les responsabilités de gestion de l'ensemble du réseau des pistes rurales, étaient partagées entre l'Administration, les institutions agricoles et socio-économiques, les institutions autonomes de gestion des projets socio agricoles, les ONG, etc. Les pistes rurales classées ont une longueur totale de 892,10 Km et celles non classées ont une longueur totale de 3939,95 Km. L'inventaire du réseau des pistes rurales non classées a été rendu possible grâce à l'étude d'inventaire et de diagnostic d'entretien des pistes rurales, réalisée en 1996 par le groupe des consultants indépendants GAI/RUCQUOY, sur financement de la Banque Mondiale.

Tableau 4: Répartition en kilomètres du réseau au niveau régional

N°	Catégorie de route	Répartition régionale du Togo					Total
		Maritime	Plateaux	Centrale	Kara	Savanes	
1	Routes nationales revêtues	373,7	527,7	249	300	183	1633,40
2	Routes nationales non revêtues	267,6	337,6	173	375,9	285,6	1439,7
3	Pistes rurales classées	209	180	171,8	309,3	22	892,10
4	Pistes rurales non classées	254	2050,8	678,10	439,4	517,65	3939,95
TOTAL		1104,30	3096,10	1271,90	1424,60	1008,25	7905,15
Superficie (km ²)		5668	16920	13590	11749	8673	56600
Densité (km/100km ²)		19,48%	18,30%	9,36%	12,13%	11,63%	14 %

Source : DGTP

I.3 ETAT DU RESEAU ROUTIER

Avant 1997, l'état des routes nationales était caractérisé par un niveau avancé de dégradation sur une bonne partie tant des routes revêtues que des routes en terre, entraînant des surcoûts excessifs dans les dépenses d'exploitation des véhicules routiers et réduisant de ce fait, la compétitivité d'une part des produits togolais à l'exportation et d'autre part, du corridor togolais par rapport à ceux de la Côte d'Ivoire, du Bénin et du Ghana. En particulier, la route nationale N°1 (RN1), route revêtue d'environ 700 km de long et constituant la liaison routière Sud Nord (Lomé-Cinkassé) du corridor togolais à destination des pays du Sahel était dans un état assez critique surtout au niveau du tronçon Atakpamé-Kara. Grâce au projet de transport routier mis

en place en 1997, des améliorations substantielles ont été apportées pour obtenir un niveau de service acceptable du réseau national.

Les tableaux inscrits ci-dessous permettent d'éclairer la situation sur l'état du réseau national.

Tableau 5: Etat du réseau national entre 1992-1997

N°	Catégorie de route	Longueur (km)	Etat du réseau entre 1992-1997 (%)		
			Mauvais état	Etat moyen	Bon état
1	Routes nationales revêtues	1633,40	21%	36%	43%
2	Routes nationales non revêtues	1439,70	51,30%	46,34%	2,36%
3	Pistes rurales classées	892,10	31%	69%	0%
4	Pistes rurales non classées	3939,95	69%	20%	11%
TOTAL		7905,15			

Source : DGTP

L'entretien routier au Togo 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.

Tableau 6: Etat du réseau national entre 1997 - 2002

	Catégorie de route	Longueur (km)	Etat du réseau entre 1997-2002 (%)		
			Mauvais état	Etat moyen	Bon état
1	Routes nationales revêtues	1633,40	8%	53%	39%
2	Routes nationales non revêtues	1439,7	38%	32%	30%
3	Pistes rurales classées	892,10	37%	47%	16%
4	Pistes rurales non classées	3939,95	63%	32%	5%
TOTAL		7905,15			

Source : DGTP

Le maintien en état du réseau routier est d'une importance capitale pour assurer une meilleure compétitivité du corridor routier togolais, face à la concurrence accrue du réseau ferroviaire ivoirien desservant le Burkina Faso, le corridor Béninois desservant le Niger et dans une moindre mesure le corridor ghanéen.

I.3.1 Etat du réseau routier entre 2002-2005

Grâce au projet de transport routier mis en place en 1997, des améliorations substantielles ont été apportées pour obtenir un niveau de service acceptable du réseau national. Le tableau ci-dessous permet d'éclairer la situation sur l'état de l'ensemble du réseau togolais qui s'est considérablement amélioré ces dernières années. 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.

Tableau 7: Etat du réseau routier sur le plan national entre 2002-2005

Etat du réseau par nature de routes	Bon	Moyen	Mauvais
Routes nationales revêtues (RNR)	33%	50%	17%
Routes nationales non revêtues (RNNR)	13%	68%	19%
Pistes rurales classées (PRC)	5%	37%	58%
Voirie urbaine (VU)	2%	43%	55%
Moyenne Générale	13%	50%	37%

Source : DGTP

En milieux urbains, le problème majeur rencontré est l'étroitesse des routes 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 en toute saison de l'année et beaucoup demeurent encore enclavées.

Pour remédier au problème de dégradation des routes et permettre une gestion efficace des routes, le gouvernement a ainsi décidé de la création d'un autre organisme dénommé Fonds Routier (FR) qui aura pour mission prioritaire de financer la construction des routes et des pistes, contrairement au FER qui a non seulement assuré le financement et l'entretien des routes et pistes mais a aussi eu, avec des structures complexes, à planifier, programmer et se substituer, dans certains cas, en agence d'exécution. De plus, une Compagnie Autonome des Péages et de l'Entretien Routier (CAPER) a été créée et s'occupe, aux côtés du FR, de la gestion des péages et de l'entretien des routes.

I.3.2 Principales actions menées au cours de la période 2009 et 2010

Plusieurs travaux ont été lancés par le Gouvernement pour améliorer les infrastructures routières du pays au cours de ces dernières années. Les principales actions menées au cours de la période 2009-2010 sont entre autres :

- La construction, le renforcement et la protection d'ouvrages ainsi que la réalisation des ponts mixtes acier-béton ;
- La réhabilitation de la route nationale Kpalimé-Atakpamé ;
- La réalisation de 50 Km de pistes par Préfecture lancée en juillet 2009 ;
- La construction de la route de contournement de la faille d'Alédjo ;
- La construction de la route de contournement partant de CIMTOGO à Agoè ;
- L'aménagement et le bitumage des routes Bassar-Kabou et Notsè-Tohoun ;
- La réalisation des études techniques, technico-économiques et d'impact environnemental et social de plusieurs routes bitumées et en terre ;
- La réalisation des travaux de grosses réparations et de construction d'ouvrages d'art ;
- La réhabilitation et la modernisation de la route Aflao-Sanvee Condji dont le tronçon rond point du port-Avepozo ;
- réhabilitation et le renforcement des voies urbaines de la ville de Lomé ;
- La réhabilitation et le renforcement des routes nationales : Dapaong- Ponio, Aného – Sanvee Condji, Kabou – Guérin Kouka, Guérin Kouka – Katchamba ;
- Etc.

I.3.3 Situation du parc de véhicules en circulation au Togo

Le développement du parc automobile a un effet sur le réseau routier compte tenu de l'intensité du trafic. Le nombre de véhicules est en pleine augmentation au Togo, ce qui est à la base des embouteilles lors des heures de pointe surtout à Lomé. Entre 2006 et 2009, on dénombre au total 48 564 véhicules de 4 roues et 150 900 véhicules de 2 roues en circulation soit respectivement 24,35% et 75,35% du parc de véhicules au Togo. Sur la base des immatriculations effectuées par la Direction Générale du Transport Routier, chaque année, le parc automobiles est estimé à près de 120 000 véhicules dont environ 80% de véhicules légers, près de 5% de camions et environ 8% de véhicules gros porteurs. La prédominance de l'importation des véhicules d'occasion (plus de 95% des véhicules immatriculés) sur le marché des automobiles a considérablement contribué à l'accroissement du parc automobile togolais au cours des dix dernières années.

Tableau 8: Statistiques des différentes catégories de véhicules de 2000 à 2009

Années	voitures partic. Et commer	camion ettes	Auto car	Véhic. De 3 à 6 T	Véhic. De 7 à 9 T	Véhic de 10 à 12 T	Véhic de + de 12 T	Véhic Spéciau x	Semi remorqu es	Tract routiers	Tract Agri	Grue sur roue	Total 4 roues	Engin à 2 R de 50 à 125 cm3	Engins à 2 R + de 125 cm3	Total 2 roues	Total
2000	7154	1456	30	161	92	125	82	6	102	123	12	4	9347	1550	9089	10639	19986
2001	8469	1567	32	159	130	123	85	9	141	125	2	5	10847	1055	7445	8500	19347
2002	9500	1671	29	145	127	132	79	7	122	110	4	2	11928	907	7725	8632	20560
2003	13991	1359	21	181	213	297	193	11	248	230	7	3	16754	1458	10672	12130	28884
2004	11430	1681	17	136	142	225	105	0	229	241	5	3	14214	10909	23071	33980	48194
2005	11308	955	18	122	169	283	196	8	248	312	6	6	13631	6957	20834	27791	41422
2006	10961	1305	28	139	180	155	207	5	221	263	11	5	13480	12509	23251	35760	49240
2007	10692	1267	22	127	154	160	211	3	192	203	8	2	13041	11201	23253	34454	47495
2008	10989	1075	18	159	207	219	239	2	247	217	29	7	13408	10379	34030	44409	57817
2009	5751	1403	36	144	187	241	193	0	304	249	122	5	8635	8178	28099	36277	44912

Source : DGTR

CHAPITRE 2 : METHODOLOGIE DE L'ETUDE

Après l'élaboration de la méthodologie de l'étude et des documents techniques de collecte de données, un atelier a été organisé par la Direction Générale de la Statistique et de la Comptabilité Nationale (DGSCN) avec l'Unité de Coordination du projet. Cet atelier a eu lieu le 21 octobre 2010 dans la salle de réunion de la Direction Générale des Travaux Publics (DGTP) et a réuni les membres de l'équipe technique de l'étude, le Directeur Général des Travaux Publics, le Coordonnateur du projet, les Ingénieurs et les Techniciens de la DGTP. L'objectif de l'atelier est de valider toute la méthodologie et les différents documents techniques de l'étude par l'ensemble des acteurs impliqués dans la réalisation du projet de réhabilitation du tronçon Rond Point du Port Autonome de Lomé – Avépozo. C'est à l'issue de cet atelier que l'équipe technique de la DGSCN a lancé les travaux de collecte de données dans la zone d'intervention du projet (ZIP). La réalisation de l'étude a été conduite suivant le schéma méthodologique ci-dessous.

II.1 INDEX D'ACCES RURAL

L'index d'accès rural est le pourcentage de population ayant accès à une voie praticable en toute saison située à moins de deux (02) kilomètres. Sont considérées comme voies praticables les pistes rurales, les routes en terre, les routes bitumées, qu'un engin à quatre roues peut emprunter en toute saison de l'année. Sa détermination repose sur deux variables, à savoir :

- Au numérateur, le total de la population des localités se trouvant à deux kilomètres ou moins d'une voie praticable en toute saison ;
- Au dénominateur, la population totale du pays.

L'index d'accès rural peut être calculé aussi bien au niveau d'une région qu'au niveau d'une préfecture. Dans ce cas, il faut veiller à ce que les variables, numérateur et dénominateur, soient calculées au niveau de la région ou de la préfecture.

L'un des produits de la cartographie censitaire réalisée dans le cadre du quatrième recensement général de la population et de l'habitat est la liste de toutes les localités géo référencées avec les tailles estimée de population du Togo. En d'autres termes, le dénominateur est disponible au niveau national, régional et préfectoral. En attendant d'avoir les données issues du dénombrement proprement dit, tous les calculs se feront avec les populations estimées par la cartographie censitaire.

Ce document présente la méthodologie de détermination de la valeur du numérateur, à savoir le total de la population des localités se trouvant à deux kilomètres ou moins d'une voie praticable en toute saison.

II.1.1 Recherche et analyse documentaire

La mission a démarré par une séance de travail avec le service des TP à qui il revenait de fournir la liste des informations complètes sur les pistes et les routes. Cette séance de travail a eu lieu et a permis de disposer de la liste et des cartes des pistes et routes au niveau national. Cette liste

comprend au total de 524 pistes représentant une longueur globale de 8885 Km. Chaque piste du tableau a un numéro, des noms des localités du début et de la fin et sa longueur. Il faut préciser que les pistes sont regroupées par région et classées en trois catégories :

- Les routes bitumées ;
- Les routes en terre ;
- Et les pistes rurales.

II.1.2 Géo référencement des pistes et collecte des données complémentaires

Avant la descente sur le terrain, un premier travail à consister à représenter les pistes sur les cartes. Cette activité a permis non seulement d'éviter beaucoup de doublon mais aussi de programmer un parcours optimal pour ainsi minimiser les distances à couvrir.

Le géo référencement a été exécuté pour une période de 26 jours et a permis de couvrir la quasi-totalité des pistes de toutes les régions du pays. Toutes les pistes sur lesquelles la mission a eu à circuler ne sont pas nécessairement carrossables en toute saison. La période (pleine saison sèche) retenue par la mission est la raison fondamentale pour laquelle elle a pu circuler. Mais près des trois quart des pistes sont dans un état dégradé avec beaucoup de nids-de-poule, de trous et d'escaliers. Selon les populations, deux structures avaient l'habitude d'entretenir les pistes après chaque saison des pluies. Il s'agit de la SRCC et de la SOTOCO. Mais à la cessation des activités de ses deux entités, les entretiens sont devenus quasi inexistantes sur les pistes.

L'opération a consisté, à l'aide d'un GPS, de tracer toutes les pistes et routes du Togo. Au cours de cette activité, les coordonnées des ouvrages d'art devraient être relevées et des informations complémentaires collectées sur le terrain auprès des usagers sur l'accessibilité, l'entretien, etc. Au cours des travaux de géo référencement des voies, certaines pistes se sont révélées non carrossables alors que de nouvelles ont été découvertes.

II.1.3 Saisie des données complémentaires et numérisation des pistes

Les données relevées par le GPS, pistes et coordonnées des ouvrages d'art, ont été transférées sur l'ordinateur et intégrées dans un logiciel SIG. A la fin de l'opération, une fusion complète de la toile représentant le réseau complet du pays a été réalisée. La détermination de la valeur réelle de l'index d'accès nécessite la mise en place d'une base de données des pistes qui prend en compte la variable accessibilité en toute saison. Le développement de cette base de données a commencé par l'extraction des pistes à partir de la toile (ensemble du réseau routier). Pour chaque piste extraite, il faut renseigner les différentes variables suivantes :

- Le code ;
- La localité du début ;
- La localité de la fin ;
- L'accessibilité ;
- La région.

Pour le moment, cinq variables composent la base de données. D'autres variables peuvent être ajoutées pour l'enrichir. L'intérêt de la mise en place de cette base de données est la mise à jour rapide et annuelle de la valeur de l'index chaque fois que les variables sont actualisées.

II.1.4 Définition d'un tampon de deux kilomètres autour des voies et d'extraction des localités

Après avoir transféré les données sur l'ordinateur avec le logiciel MAP INFO, on procède à la sélection des routes et pistes carrossables en toute saison à l'aide d'une requête appropriée.

Sur le même fond de carte contenant la zone tampon, toutes les localités sont projetées. La liste des localités situées à moins de deux kilomètres des pistes et routes accessible en toute saison est extraite à l'aide de la requête appropriée. Il est important de préciser que la représentation des localités sur fond de carte correspond aux coordonnées du point de relevé de la localité. Par rapport à ce constat, des concessions de certaines localités qui sont retenues sont hors de la zone tampon et au même moment des concessions de localités sont dans la zone tampon alors quelles ne font pas parti des localités extraites. On fait l'hypothèse par conséquent qu'il y a compensation.

La liste de toutes les localités extraites (moins de deux kilomètres) par la requête est en annexe. La somme des populations de ces localités constitue le numérateur.

II.2 MESURE DU TRAFIC ET DE LA DUREE DE PARCOURS

L'opération de captage du flux a été couplée avec la collecte sur la durée de parcours du tronçon Rond-point du Port Autonome de Lomé (PAL) – Avépozo. Ainsi, la formation des agents a eu lieu simultanément et a été assurée par les membres de l'équipe technique et un ingénieur de la DGTP.

La mesure du trafic a mobilisé 48 agents enquêteurs répartis en trois (03) équipes de 16 personnes chacune. Une équipe est composée de 4 groupes de 4 agents. A chaque poste est positionné un groupe. Les postes sont :

- Poste N°1 : Carrefour SOTOMA (04 agents)
- Poste N°2 : Carrefour CIMTOGO (04 agents)
- Poste N°3 : Carrefour RAMATOU (04 agents)
- Poste N°4 : Carrefour MONUMENT/Baguida (04 agents)

La collecte de données s'est déroulée 24H/24 pendant sept (07) jours et la répartition des trois (03) équipes selon les tranches horaires se présente comme suit :

- ✓ 1^{ère} équipe: de 6h à 14h ;
- ✓ 2^{ème} équipe : de 14h à 22h ;
- ✓ 3^{ème} équipe : de 22h à 6h.

Les agents ont travaillé sous la responsabilité de deux (2) contrôleurs dont un (1) de la DGSCN et un (01) de la DGTP. La supervision a été assurée par l'équipe technique de la DGSCN.

Les forces de sécurité de la Direction Générale de la Police Nationale (DGPN) ont également été mises à contribution pour assurer la sécurité des agents de collecte, surtout les nuits à partir de 20 heures. Chaque agent enquêteur au niveau de chaque poste avait un numéro de positionnement correspondant au sens de circulation dans le tronçon. Compte tenu du fait qu'il n'y a pratiquement pas de trafic au positionnement 15 du poste N°4, l'agent concerné a été

déployé pour appuyer celui du positionnement N°3 (correspondant au sens Rond-point Port - Carrefour SOTOMA) du poste N°1 au niveau du Rond Point du port Autonome de Lomé.

La technique retenue, concernant la mesure de la durée du parcours, consistait à administrer un questionnaire léger à un conducteur arrêté au hasard et qui acceptait de participer à l'enquête ; quitte à récupérer ses données à la fin du tronçon. La condition pour qu'un conducteur soit retenu dans l'échantillon est de ne pas avoir l'intention de s'arrêter avant la fin du tronçon.

Pour se faire, quatre (4) équipes de trois agents chacune ont été constituées : un agent enquêteur, un agent de la Police Nationale et un agent de l'Union Syndicale des Conducteurs Routiers du Togo (USYCORT), soit un ensemble de douze (12) agents. Deux équipes travaillent de 06 à 18 heures, l'une positionnée à l'entrée du tronçon au Rond-point du PAL et l'autre à la sortie de la ZIP au carrefour Tropicana à Avépozo ; les deux équipes restantes observent le même positionnement et enquêtent de 18 à 06 heures. Avec cette disposition, chaque équipe après administration du questionnaire au conducteur, y inscrit l'heure au début du parcours et remet le questionnaire à ce dernier. A la sortie du tronçon à l'autre équipe se charge de récupérer le questionnaire et inscrit l'heure d'arrivée. Cette procédure a été respectée et utilisée dans les deux sens du trajet le long du tronçon afin de permettre la détermination de l'indicateur « durée du parcours ». Cet indicateur est une durée moyenne de parcours par type de véhicules et par tranches horaires.

II.3 ENQUETE MENAGE

Le champ géographique de l'enquête ménage est composée des quartiers Adamavo, Baguida, Avépozo, Agodeke, Akodessewa-kpota, Akodessewa-Kponou, Kanyikopé et Gbétsogbé qui constituent la zone d'intervention du projet. Les travaux techniques de préparation sont :

- la cartographie ;
- le dénombrement des ménages ;
- la constitution de la base de sondage et l'échantillonnage ;
- la conception des outils de collecte ;
- le recrutement et la formation des agents de collecte ;
- la sensibilisation de la population.

II.3.1 Cartographie et méthodologie d'échantillonnage

L'enquête ménage a bénéficié des résultats des travaux cartographiques du 4^{ème} recensement général de la population et de l'habitat.

Le tableau 9 présente la structuration de la ZIP en zones de dénombrement ainsi que l'estimation de la population de chaque quartier.

Tableau 9 : Répartition de la population et des ZD de la ZIP par quartier

Quartiers	Nombre de ZD	Effectif de la population
BAGUIDA=ADAMAVO	50	49 637
BAGUIDA=BAGUIDA	42	42 813

BAGUIDA=AGODEKE	19	20 619
BAGUIDA=AVEPOZO	18	17 492
BE/ZONE PORTUAIRE	9	10 002
BE/AKODESSEWA KPONOU	16	15 442
BE/AKODESSEWA KPOTA	14	14 208
BE/KANYIKOPE	27	26908
Total général	195	197121

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

L'enquête sur l'établissement de la situation de référence a été réalisée au moyen d'un sondage probabiliste ce qui rend possible l'extrapolation des résultats à la ZIP. Il s'agit d'un sondage à deux degrés dont les unités statistiques du premier degré sont constituées des Zones de Dénombrement (ZD). Les unités secondaires sont constituées des ménages énumérés dans les ZD tirées au premier degré.

Les unités primaires sont tirées selon le mode de tirage systématique avec probabilités proportionnelle à la taille de la ZD. La répartition des ZD tirées au premier degré par quartier est présentée dans le tableau suivant.

Tableau 10 : Répartition des ZD tirés par quartier

Quartier	Nombre de ZD tiré
ADAMAVO	6
BAGUIDA	7
AGODEKE	6
AVEPOZO	8
ZONE PORTUAIRE	2
AKODESSEWA KPONOU	2
AKODESSEWA KPOTA	2
Total général	33

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Après le tirage des ZD au premier degré, un dénombrement systématique de tous les ménages des ZD tirées a été organisé. Cette collecte est axée sur la localisation (quartier et concession), l'identité et la taille de chaque ménage de la ZD tirée. La liste des 6833 ménages ainsi énumérés a servi à construire la base de sondage du deuxième degré.

Les ménages sont tirés au deuxième degré avec une probabilité égale et sans remise. La taille minimale calculée de l'échantillon pour réaliser cette étude est 900. En tenant compte d'un taux de 20% de déperdition et de refus, 1080 ménages ont été finalement tirés. Environ 16% des ménages de chaque ZD tirées au premier degré a fait l'objet de tirage au deuxième degré.

II.3.2 Conception des outils de collecte

Les principaux documents de collecte sont :

- Le questionnaire ménage composé de sept (07) parties :
- Partie A : Identification du ménage ;
- Partie B : Composition du ménage ;
- Partie C : Information sur le projet ;

- Partie D : Caractéristiques du logement ;
- Partie E : Revenu et emploi ;
- Partie F : Usagers du tronçon rond point du port-Avépozo ayant un moyen de déplacement (moto, véhicule, etc.) ;
- Partie G : Usagers piétons du tronçon.
- Le manuel d'instructions des agents enquêteurs et des contrôleurs.

II.4 ENQUETES PAR FOCUS GROUP

Elle s'est déroulée simultanément à l'enquête ménage dans les différentes zones de dénombrement retenues et auprès des groupes bien définis. Les différents groupes enquêtés sont les suivants :

- Les femmes (âgées de 30 ans et plus)
- Les hommes (âgés de 30 ans et plus)
- Les jeunes hommes et les jeunes femmes (âgés de 15 à 30 ans) ;
- Les conducteurs de taxi-moto ;
- Les conducteurs de véhicules (taxi, transport en commun, semi remorque, etc.) ;
- Les jardiniers.

Au niveau de chaque groupe, les discussions ont porté sur les informations sur le projet de réhabilitation de la route, la protection de l'environnement, la sécurité routière et l'assainissement dans la zone. Les discussions ont été menées par cinq (05) agents enquêteurs dont un (01) contrôleur sous la supervision de l'équipe technique du projet. Pour chaque type d'information, une grille de discussion adaptée, a été conçue. Il s'agit de :

- Grille de discussion sur le projet, qui vise à recueillir les informations sur la connaissance du projet par les riverains, à relever leur jugement quant à la justification du projet, leurs attentes et leurs craintes. Cette grille est destinée aux jeunes gens de la ZIP, aux femmes et aux hommes qui exercent des activités le long du tronçon et dont l'activité économique pourrait subir une perturbation du fait du projet, aux usagers de la route (taxi, taxi-moto, etc.) et aux membres des ménages riverains du tronçon ;
- Grille de discussion sur la protection de l'environnement, l'assainissement, la gestion des déchets et des ordures ménagers, qui vise à recueillir les informations sur les pratiques et les habitudes actuelles en matière de gestion des déchets et plus généralement, de protection de l'environnement. Cette grille a été soumise aux membres des ménages de la ZIP, aux individus exerçant des activités économiques le long du tronçon, en distinguant les groupes de jeunes, les groupes de femmes, les groupes d'homme, etc.;
- Grille de discussion sur la sécurité routière, qui vise à recueillir les opinions des individus sur les risques liées à l'état de la route, aux comportements des conducteurs, à l'absence des aménagements destinés à prévenir les accidents de la route.

CHAPITRE 3 : RESULTATS ET ANALYSE

III.1 CARACTERISTIQUES SOCIODEMOGRAPHIQUES DE LA POPULATION

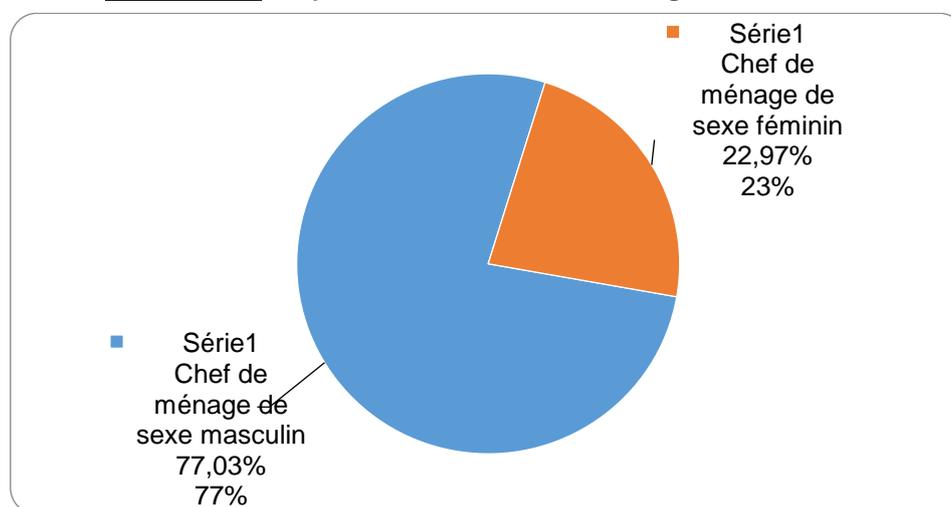
La population totale de la ZIP se compose de 50,3% d'hommes et de 49,7% de femmes. Les enfants de moins de 5 ans représentent 12,1% de la population totale de la ZIP. Comme le montre le tableau 11, les moins de 18 ans représentent 43% de la population de la ZIP. On observe une répartition équilibrée des moins de 18 ans selon le sexe car un individu de moins de 18 ans sur deux est de sexe masculin. D'après le graphique 5, presque huit (77,3%) chefs de ménages sur dix sont de sexe masculin.

Tableau 11: Répartition (en %) de la population de la ZIP selon l'âge et le sexe

			Sexe		Total
			masculin	féminin	
Age	Personnes âgées de moins de 18 ans	% ligne	50,8	49,2	100
		% colonne	43,4	42,6	43
	Personne 18 ans et plus	% ligne	50,0	50,0	100
		% colonne	56,6	57,4	57
Total	% ligne	50,3	49,7	100	
	% colonne	100	100	100	

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Graphique 5: Répartition des chefs de ménage selon le sexe



Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

L'analyse de la population selon la situation matrimoniale (Tableau 12) permet de remarquer que 35,9% de la population (15 ans et plus) de la ZIP sont célibataires (jamais mariés) et 56,2% sont mariés ou en union libre. Les veufs/veuves représentent 4,6% de la population totale. Au sein de cette frange de la population, 87,7% sont de sexe féminin.

Tableau 12: Répartition de la population de 15 ans et plus selon la situation matrimoniale et selon le sexe

		Sexe		Total	
		Masculin	Féminin		
Situation matrimoniale	Célibataire (jamais marié(e))	% Ligne	58,2	41,8	100
		% Colonne	42,2	28,7	35,9
	Marié(e)/union libre	% Ligne	47,5	52,5	100
		% Colonne	53,9	58,6	56,2
	Divorcé(e) / séparé(e)	% Ligne	43,2	56,7	100
		% Colonne	2,8	3,6	3,2
	Veuf (veuve)	% Ligne	12,3	87,7	100
		% Colonne	1,2	8,1	4,6
	Total	% Ligne	49,6	50,4	100
		% Colonne	100	100	100

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

En ce qui concerne l'origine et le lieu de naissance, la population de la ZIP est majoritairement composée de togolais (92,2%). Ensuite, viennent les nationalités des pays membres de l'UEMOA (4,4%) suivi des nationalités hors UEMOA (3,4%).

Tableau 13: Répartition de la population de la ZIP selon la nationalité et selon le sexe

		Sexe		Total	
		Masculin	Féminin		
Nationalité	Togolaise	% ligne	50,2	49,8	100,0
		% colonne	91,9	92,6	92,2
	Pays UEMOA	% ligne	49,1	50,9	100,0
		% colonne	4,3	4,6	4,4
	Autres nationalités	% ligne	57,1	42,9	100,0
		% colonne	3,8	2,9	3,4
Total	% ligne	50,3	49,7	100,0	
	% colonne	100,0	100,0	100,0	

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Le tableau suivant montre ceux qui résident dans leur quartier depuis leur naissance et ceux qui ont immigré dans leur quartier selon le sexe. On constate que neuf individus sur dix ont immigré dans leur quartier.

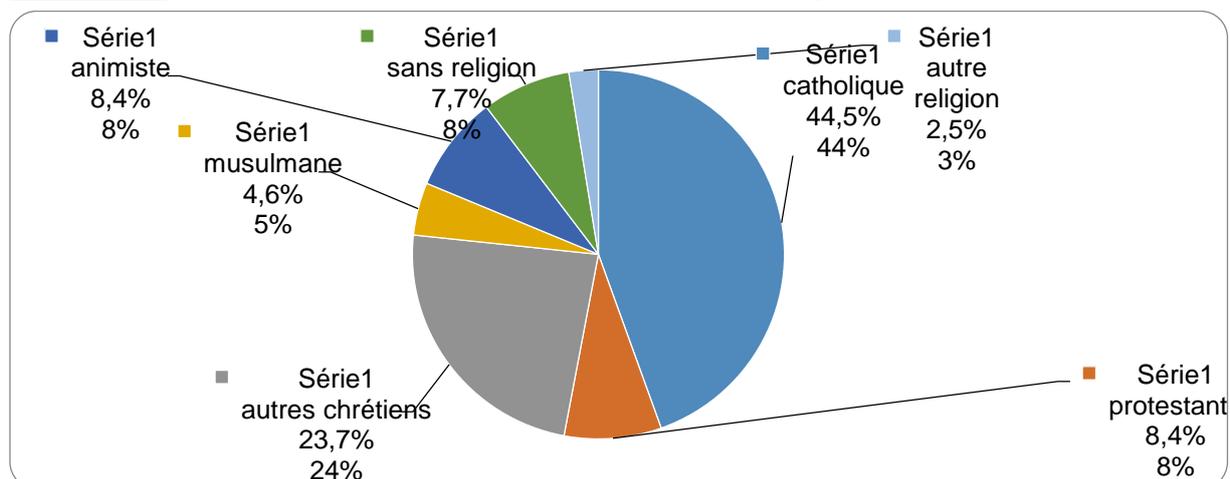
Tableau 14: Répartition des individus selon leur statut de migration dans le quartier selon le sexe

			Sexe		Total
			Masculin	Féminin	
Durée dans le quartier	Résident depuis sa naissance dans son quartier	% ligne	51,4	48,6	100
		% colonne	1,0	0,9	0,9
	Immigrant dans son quartier	% ligne	50,3	49,7	100
		% colonne	99,0	99,1	99,1
Total	% ligne		50,3	49,7	100
	% colonne		100	100	100

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Le graphique 6 montre la répartition de la population de la ZIP selon la religion pratiquée. On remarque que la religion catholique est la plus pratiquée (44,5%). Les chrétiens, toutes tendances confondues représentent un peu plus des trois quart de la population totale de la ZIP. Ensuite, viennent les animistes 8,4% et les musulmans 4,6%.

Graphique 6: Répartition de la population de la ZIP selon la religion



Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Le tableau 15 présente la répartition de la population âgée de 6 ans et plus de la ZIP selon le niveau d'instruction et selon le sexe. On remarque que 12,8% de la population de la ZIP âgée de 6 ans et plus n'a jamais été école et que 82,7% de cette population est de sexe féminin. Au sein de la population de sexe féminin âgée de 6 ans et plus de la ZIP, 21,4% n'a jamais été à l'école contre 4,4% chez les hommes. Les personnes de sexe féminin âgées de 6 ans et plus qui ont atteint le niveau primaire représente 39,7% contre 37,2% des hommes de la même tranche d'âge. Seulement 5,7% de la population totale de la ZIP âgée de 6 ans et plus a atteint le niveau supérieur. Au sein de la population de cette frange, seulement 23,4% sont des femmes et seulement 2,7% des femmes âgés de 6 ans et plus de la ZIP ont atteint le niveau supérieur. Au total, 67% de la population totale de la ZIP peut lire et écrire dans la langue française. L'analphabétisme par rapport à la langue française est plus élevé chez les femmes que chez les hommes car 45,3% des femmes âgées de 15 ans et plus ne peut pas lire ou écrire dans la langue française contre 20,3% chez les hommes (Tableau 15 et 16).

Tableau 15: Répartition de la population de la ZIP selon le niveau d'instruction et selon le sexe

			Sexe		Total
			Masculin	Féminin	
Niveau d'instruction	Jamais fréquenté	% ligne	17,3	82,7	100,0
		% colonne	4,4	21,4	12,8
	Primaire	% ligne	48,8	51,2	100,0
		% colonne	37,2	39,7	38,4
	Collège	% ligne	56,7	43,3	100,0
		% colonne	34,6	26,9	30,8
	Lycée d'enseignement général	% ligne	64,2	35,8	100,0
		% colonne	11,2	6,3	8,8
	Lycée technique et professionnel	% ligne	60,0	40,0	100,0
		% colonne	3,7	2,5	3,1
	Supérieur	% ligne	76,6	23,4	100,0
		% colonne	8,7	2,7	5,7
	Autre (à préciser)	% ligne	38,5	61,5	100,0
		% colonne	,3	,5	,4
Total		% ligne	50,5	49,5	100,0
		% colonne	100,0	100,0	100,0

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Tableau 16: Répartition de la population de la ZIP âgée de 15 ans et plus pouvant lire et écrire le français suivant le sexe

Classe 15 ans et plus			Sexe		Total
			Masculin	Féminin	
Lecture et écriture du Français	Oui	% ligne	58,8	41,2	100,0
		% colonne	79,7	54,7	67,0
	Non	% ligne	30,5	69,5	100,0
		% colonne	20,3	45,3	33,0
Total		% ligne	49,5%	50,5	100,0
		% colonne	100,0%	100,0	100,0

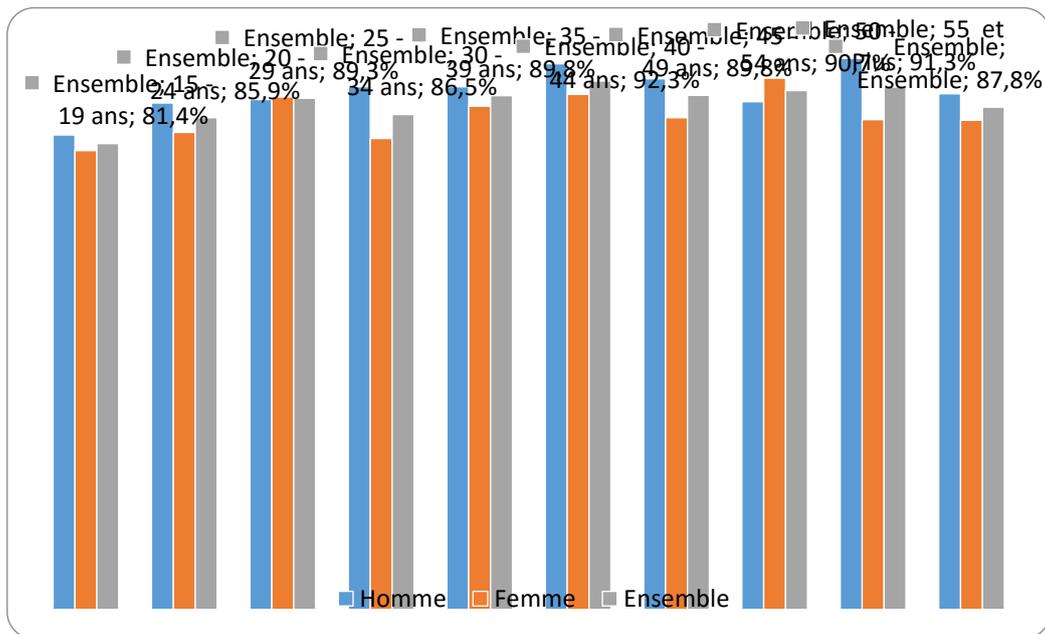
Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

III.2 INFORMATIONS SUR LE PROJET

III.2.1 Connaissance du projet

Au regard des résultats, la population de la ZIP a montré qu'elle est au courant de la réalisation imminente du projet d'aménagement du tronçon Rond-point du Port Autonome de Lomé à Avépozo. A 88%, les individus ont affirmé être informés du projet. Leur connaissance du projet, ils la tiennent des constats faits à partir des opérations de déguerpissement et des travaux préliminaires effectués par l'équipe de travail du projet. Quel que soit le groupe d'âge, le pourcentage des individus ayant affirmé être au courant du projet est supérieur à 80%.

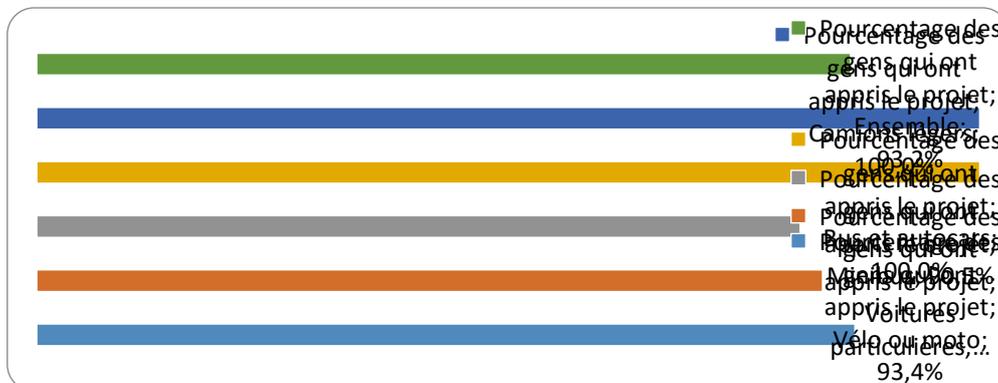
Graphique 7: Répartition de la population de la ZIP connaissant le projet suivant les groupes d'âge et le sexe



Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Vu par rapport aux usagers détenteurs des moyens de déplacements qui utilisent régulièrement le tronçon, le pourcentage des personnes qui déclarent avoir l'information de la réalisation du projet d'aménagement du tronçon dépasse 90% quel que soit le type de véhicules détenus.

Graphique 8: Répartition des usagers détenteurs de moyens de déplacement et qui utilisent régulièrement le tronçon suivant leur connaissance du projet



Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Les discussions sur le thème de la connaissance du projet et des attentes des populations riveraines ont suscité beaucoup d'enthousiasme dans les groupes et un très grand intérêt chez les intervenants. Les attentes sont nombreuses vis-à-vis du projet. Pour un grand nombre d'individu, le projet apportera la solution aux problèmes posés par l'état actuel de la route. Cependant, les attentes sont différentes suivants les groupes. Les jeunes et les femmes sont ceux qui ont montré un plus grand enthousiasme vis-à-vis du projet. Pour les jeunes, le projet se justifie pleinement vu l'état actuel du tronçon en particulier et celui en général de l'ensemble du réseau routier dans le pays qui constitue, de leur point de vue, une « honte » à tel point qu'ils n'osent révéler leur nationalité quand ils vont à l'étranger : « Si nous allons dans les autres

pays, nous n'arrivons plus à nous identifier comme des togolais... car c'est une honte pour nous ». La réalisation de ce projet constituera pour eux, un motif de fierté car cela permettra au pays (en utilisant leur mot) de « reprendre » la « place qui était la » sienne « par le passé ».

L'intérêt des hommes et surtout des bonnes femmes rencontrés se portent plutôt sur l'impact que le projet aura sur leurs activités économiques quotidiennes. Pour ces groupes d'individus qui exercent pour la plupart, des activités économiques le long du tronçon, la redynamisation des activités et le développement du milieu constituent les attentes majeures. Ils ont montré leur impatience de voir le projet se réaliser dans un bref délai, qui pour reprendre les activités au bord de la nouvelle route espérant disposer d'une bonne place aménagée, qui pour voir les problèmes causés par l'état actuel de la route, se résoudre.

III.2.2 Déguerpissement et indemnisation des victimes

Beaucoup d'individus de la ZIP ont affirmé être informé sur l'imminence du projet par le fait des déguerpissements. Cette opération a affecté environ 5% de la population de la ZIP, au vu des résultats de l'enquête ménage. Cette faible proportion contraste avec les opinions issues des groupes de discussion selon lesquelles tous les occupants de l'emprise de la voie aurait été obligés de quitter les places occupées. On voit donc que les 5% de victimes concernent en fait les membres des ménages de la ZIP.

Tableau 17: Proportion de population déguerpie suivant le sexe

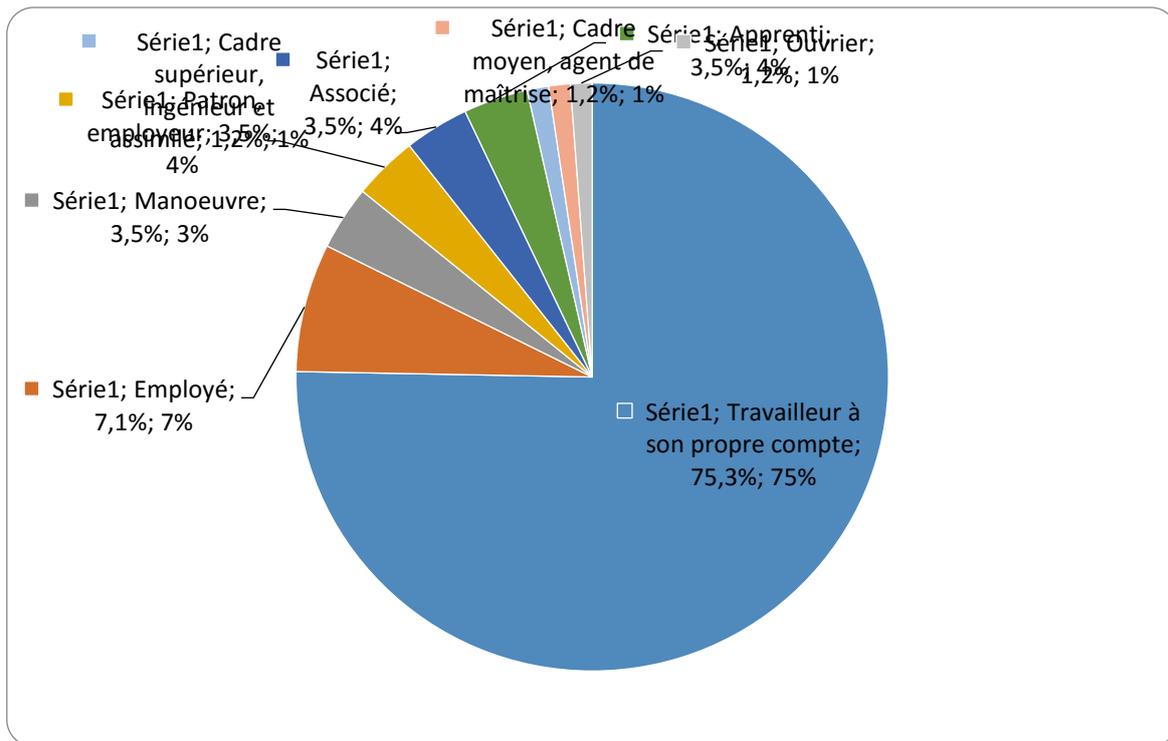
	Oui	Non	Total
Masculin	4,7%	95,3%	100%
Féminin	4,9%	95,1%	100%
Total	4,8%	95,2%	100%

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Beaucoup de ménage n'ont pas fait l'objet de déguerpissement, au contraire, c'est plutôt les occupants de l'emprise de la route qui ont été beaucoup plus touché comme le confirment les propos suivants d'une commerçante d'Avépozo : « *C'est l'affaire de ceux qui ont fait des hangars au bord de la route. Ils ont été avertis* », et ceux de cet homme de Baguida : « *...Si quelqu'un a été déguerpi c'est que cette personne vend ou se retrouve au bord de la route sinon personne n'a été déguerpie ici* », la grande majorité des déguerpissements a touché les bonnes femmes qui vendent le long du tronçon, les hommes qui y exercent toute sorte d'activités, les maraîchers dont les jardins occupent l'emprise de la voie et même des conducteurs de taxi et de taxi-moto qui ont érigé des points de stationnement anarchiques le long du tronçon.

Le graphique suivant montrent que 75% des déguerpis sont établis à leur propre compte. Un aperçu sur les professions exercées montre ce qui se dégage des discussions en groupe. Les victimes de déguerpissement de femmes commerçantes, des menuisiers, de taxi-moto, de jardiniers, de maraîchers, etc.

Graphique 9: Répartition de la population déguerpie connaissant le projet suivant leur catégorie socioprofessionnelle



Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Comparé au nombre d'individus ayant déclaré avoir été déguerpis, le nombre de personnes reconnaissant avoir été indemnisés à ce jour, est faible. Pour certains jeunes, le fait « *que beaucoup de personnes se plaignent pour ce problème* », constitue une preuve que les gens n'ont pas été indemnisés. Il n'est ressorti nulle part dans les discussions, que le déguerpissement a été effectuée avec grandes difficultés ni grandes frustrations. De l'avis des populations riveraines, la plupart des occupants de la voie ont quitté les lieux avant l'arrivée de l'équipe en charge du déguerpissement. Pour ceux qui n'ont pas quitté volontairement, l'opération s'est déroulée dans l'entente : « ... ils nous ont dit de chercher une place ailleurs » ; « *Lorsqu'ils ont commencé à casser les choses, moi-même j'ai quitté pour qu'on ne vienne pas me dire quoi que ce soit. Mais ils sont venus la dernière fois prendre nos noms* ». Selon les bonnes femmes, les occupants de la voie ont été avertis et certains ont quitté volontairement les lieux avant l'arrivée de l'équipe de travail. Une femme commerçante de Baguida témoigne : « ...*Nous étions au bord de la route et on est venu nous demander de quitter, ...qu'ils veulent travailler sur la route* ». Ceci explique la faiblesse de la part (26,8%) des populations indemnisées parmi l'ensemble des victimes de déguerpissement.

En réalité, il est ressorti des causeries que les victimes ont accepté partir parce qu'ils sont conscientes du caractère illégal de leur occupation de la route, soit parce qu'ils espèrent qu'avec l'aménagement du tronçon, ils auraient une meilleure place pour leurs activités le long de la route. Ils sont très nombreux à affirmer qu'à l'état actuel de la route caractérisé par l'« *étroitesse de la chaussée* » et l'« *absence de trottoir* », ils ne sont pas en « *sécurité* » en occupant le trottoir.

Tableau 18: Répartition de la population déguerpie et indemnisée suivant le sexe

faciliter le passage des piétons sur ce tronçon : « *L'aménagement du tronçon permettra de réduire le nombre d'accident et les embouteillages ...* ». Pour ce faire, ils souhaiteraient que la nouvelle route soit « bien large avec deux voies dans chaque sens ». On doit y disposer suffisamment de « *panneaux de signalisation* », de « *ralentisseurs* », de « *feux tricolores* » et de « *passerelles* » pour faciliter la traversée de la chaussée aux piétons.

Selon l'assentiment général des femmes, « *l'aménagement de la route va ... apporter beaucoup de changements* ». Le projet doit prioritairement favoriser le développement de leurs activités le long du tronçon : « *lorsque la route sera faite, nous pouvons vendre beaucoup plus* ». Pour ce faire, l'aménagement doit permettre de disposer de trottoirs assez larges où elles pourront étaler leurs marchandises à l'abri des « *poussières* » et où elles seront en sécurité, « *à l'abri des véhicules qui dérapent souvent en évitant les nombreux nids de poules qui se trouvent sur la chaussée* ». Pour d'autres, « *ce n'est pas seulement au bord de la route qu'on peut vendre* ». Les autorités doivent leur aménager un marché où elles pourront délocaliser leurs activités. Les problèmes de sécurité viennent occuper une place secondaire dans les attentes des femmes vis-à-vis du projet. Sur ce plan, elles comptent sur l'aménagement de la route pour disposer « *... des endroits où pour traverser sans se faire renverser par les véhicules* ».

Pour les hommes, l'aménagement de la route aura un grand effet sur la fluidité de la circulation et sur le nombre d'accidents constatés sur la route du fait de l'élargissement de la voie. Un grand intérêt est porté sur le gain de temps que le projet va susciter : « *Oh ! Premièrement, le déplacement sur la voie sera plus rapide.* ».

Pour les autres groupes, le développement des activités nocturnes du fait de l'éclairage public qui sera disponible sur la voie comptent beaucoup dans les changements attendus du projet. Dans leur ensemble, les groupes d'individus rencontrés ont souhaité que la nouvelle route prévoit des passages pour les différents types d'usagers : qu'on aménage des passages différents pour les camions, les voitures légères, les motos et les piétons : « *Moi, je propose qu'on construise la voie des voitures à part, celle des motos à part et celle des piétons aussi à part* ».

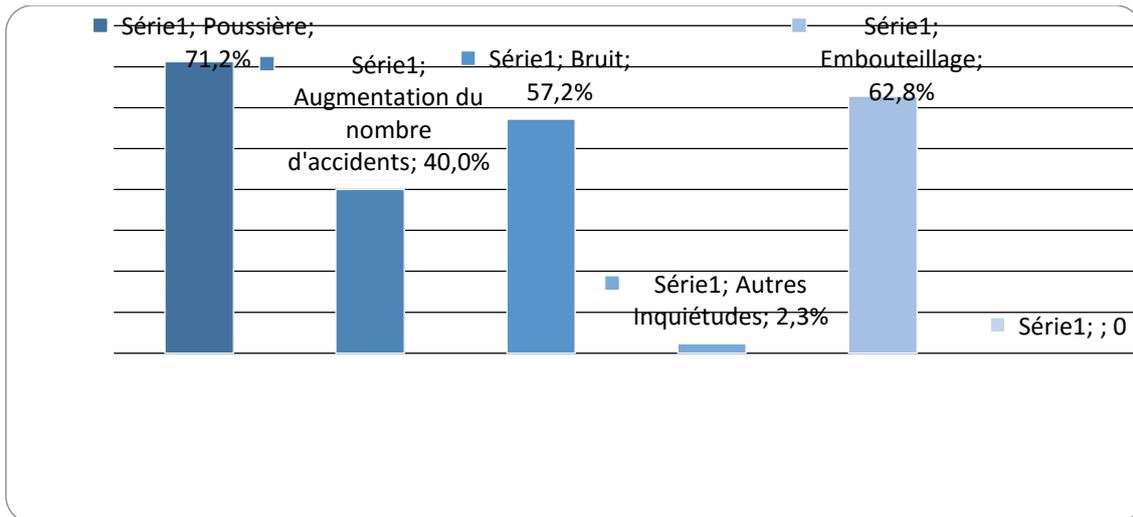
D'un autre point de vue, il faut noter que le projet ne suscite pas que de l'enthousiasme au près des populations. Il suscite aussi des appréhensions notamment chez les jeunes qui pensent que la modernisation du tronçon ne fera qu'augmenter le nombre d'accidents. La raison de cette crainte est parfaitement illustrée par les propos de ce jeune du quartier d'Avépozo : « *Moi, je crois qu'il y aura encore plus d'accidents, beaucoup plus d'accidents parce que quand les voies seront plus grandes, il y aura les voitures qui vont foncer. Il y a plein d'écoles dans le secteur et les enfants vont vouloir traverser* ». En effet, les différents témoignages recueillis ont fait état du comportement répréhensible de certains conducteurs de voitures qui n'hésite pas à rouler à toute vitesse sur la voie malgré son état dégradé. Alors les individus se demandent se qu'il adviendra quand la route sera bonne, surtout si les dispositions ne sont prises pour éviter ces comportements.

III.2.4 Inquiétudes suscitées par le projet

Le projet ne suscite pas que de l'enthousiasme. Il suscite aussi des inquiétudes dans la population. Les résultats de l'enquête ménage montrent que les riverains redoutent principalement la poussière (71%), le bruit (57%), les embouteillages (63%). Quant aux

opinions issues des groupes de discussion, la perturbation des activités économiques pendant le déroulement des travaux est une préoccupation majeure. Pour une bonne partie des riverains, au cours des travaux, « ... *Il aura de l'embouteillage, les gens ne sauront plus par où passer ... la circulation sera difficile* ». Ce faisant, les travaux ne doivent pas traîner dans le temps et des précautions doivent être prises pour faciliter la circulation des véhicules et des piétons durant la phase d'exécution des travaux. En outre, les techniciens doivent, selon eux, prévoir des voies de déviation « *assez larges et en bonne état* » pour contenir l'« *important* » trafic qu'il y a sur le tronçon. Faute de quoi, les accidents ne vont qu'augmenter (réponse de 40% des individus).

Graphique 11: Répartition de la population de la ZIP suivant les inquiétudes suscitées



Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

La majorité pense que les bruits et les poussières ne sont pas sans effets néfastes sur leur santé. Pour ceux qui ont été victimes de déguerpissement, l'inquiétude majeure porte sur l'avenir de leurs activités.

III.2.5 Aménagements souhaités par les riverains

Les aménagements souhaités par les populations constituent en fait des moyens pour résorber les difficultés et les problèmes suscités par l'état actuel de la route. Face aux constats dressés les propositions d'aménagements paraissent cohérentes pour la résolution des problèmes.

Les groupes de jeunes ont trois préoccupations majeures : l'élargissement de la route avec un trottoir bien aménagé pour les piétons « *...pour que ces derniers ne disputent plus le passage avec les voitures* ») et un système de drainage des eaux pluviales (« *construire les caniveaux pour évacuer les eaux en temps de pluie* »), l'éclairage public sur la nouvelle route pour réduire le délinquance dans la zone, et la mise en place des panneaux de signalisation routière et des feux tricolores pour faciliter la circulation sur le tronçon pour tous les usagers et ainsi réduire les accidents (« *On a besoin de feux rouges.... Ça va faciliter la traversée* »).

Pour la majorité des femmes, l'état actuel de la route ne permet pas de distinguer la chaussée du trottoir. Ce qui provoque souvent des accidents de circulation. Pour elles, l'absence de trottoir (du moins à certains endroits), fait que les véhicules ont tendance à déborder la chaussée. Ce qui est à l'origine de plusieurs accidents sur le tronçon. Mais il faut noter que les accidents

suscités par l'absence de trottoir préoccupent moins les femmes. En réalité, les femmes souhaitent qu'une place soit bien aménagée pour leurs activités. Les propos de cette femme montre bien cette idée : « ...*prévoir une place au bord de la nouvelle route pour nous qui allons y vendre nos produits* ».

Pour les groupes d'hommes, il est important que les deux voies soient séparées par un terre-plein central pour empêcher certains dépassements et débordements pratiqués par certains conducteurs inconscients. Les hommes estiment que la nouvelle route doit être munie de passages cloutés, de même que des ralentisseurs pour faciliter la traversée aux piétons surtout aux élèves qui utilisent fréquemment cette route.

Les populations souhaiteraient qu'on dispose des passerelles à certains endroits pour les traversées et qu'on élève un peu le niveau du trottoir par rapport à celui de la chaussée pour le rendre inaccessible aux véhicules.

III.3 CALCUL DE L'INDEX D'ACCES RURAL

Le tableau ci-dessous présente la répartition de la population par préfecture et région du Togo à partir des estimations de la cartographie censitaire.

Au niveau national :

La population totale des localités situées à moins de deux kilomètres d'une voie accessible en toute saison au niveau national est de 1 839 599 habitants. En rapportant cette valeur à la population totale du pays, la valeur de l'index d'accès est de 28,30%.

Tableau 19: Index d'accès rural au niveau national, régional et préfectoral

Région/Préfecture	Population totale	Population à moins de 2 km	Index d'accès (%)
CENTRALE	693 131	204 189	29,46
BLITTA	162 734	55 738	34,25
PLAINE DU MO	74 600	0	0,00
SOTOUBOUA	128 004	32 190	25,15
TCHAMBA	137 783	68 158	49,47

TCHAOUDJO	190 010	48 103	25,32
KARA	811 805	298 052	36,71
ASSOLI	51 648	10 268	19,88
BASSAR	129 037	44 681	34,63
BINAH	71 265	25 423	35,67
DANKPEN	132 840	31 878	24,00
DOUFELGOU	114 941	55 075	47,92
KERAN	95 796	23 615	24,65
KOZAH	216 278	107 112	49,53
MARITIME	2 733 661	527 717	19,30
AVE	105 167	67 506	64,19
BAS - MONO	98 150	20 143	20,52
GOLFE	1 614 400	76 512	4,74
LACS	167 317	49 413	29,53
VO	216 814	66 971	30,89
YOTO	201 508	115 746	57,44
ZIO	330 305	131 426	39,79
PLATEAUX	1 447 229	550 169	38,02
AGOU	89 257	43 464	48,70
AKEBOU	63 657	21 768	34,20
AMOU	102 690	29 695	28,92
ANIE	82 100	25 529	31,10
DANYI	45 570	30 401	66,71
EST-MONO	125 362	46 693	37,25
HAHO	263 482	75 696	28,73
KLOTO	157 942	47 883	30,32
KPELE-AKATA	84 467	43 389	51,37
MOYEN-MONO	92 054	63 838	69,35
OGOU	241 714	72 328	29,92
WAWA	98 934	49 485	50,02
SAVANES	813 692	259 472	31,89
CINKASSE	71 814	21 801	30,36
KPENDJAL	152 075	29 305	19,27
OTI	185 900	61 214	32,93
TANDJOARE	113 326	50 832	44,85
TONE	290 577	96 320	33,15
TOGO	6 499 518	1 839 599	28,30

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Au niveau régional :

La population totale des localités situées à moins de deux kilomètres d'une voie accessible en toute saison par région est consignée dans le tableau ci-dessous. Ces valeurs ont été rapportées aux populations totales par région. Les valeurs de l'index d'accès par région sont consignées dans le tableau ci-dessus.

Au niveau des préfectures

La population totale des localités situées à moins de deux kilomètres d'une voie accessible en toute saison par préfecture est consignée dans le tableau ci-dessous. Ces valeurs ont été

rapportées aux populations totales par préfecture. Les valeurs de l'index d'accès par préfecture sont dans le tableau ci-dessus.

III.4 DUREE DE PARCOURS DU TRONCON

Cet indicateur permettra de connaître par moyen de transport utilisé, la moyenne de temps mis pour parcourir le tronçon de route à construire, à savoir le Rond point du port – Avépozo. Il devra permettre à la fin du projet de mesurer la réduction de temps de déplacement par moyen de transport. Au regard de l'état actuel de la route sur ce tronçon, on fait l'hypothèse de réduction du temps de transport sur l'axe principal Rond point du Port – Avépozo par les différents moyens de transport après l'aménagement du tronçon.

Lors de l'évaluation de ce projet, il a été fait l'hypothèse d'une réduction du temps et du coût de transport sur le tronçon Rond point du Port -Avépozo. Selon les termes de référence de l'étude, « l'aménagement de l'axe principal est supposé faire passer le temps de parcours entre Aflao - Sanvée Condji de 1,5 h à 0,30 h ». Il s'agit au cours de l'enquête, de constituer les informations nécessaires pour estimer le gain de temps effectif qu'on pourra obtenir. Selon les termes de références les informations à constituer sont :

- Moyen de transport utilisé ;
- Distance parcourue ;
- Temps de transport entre Rond point du Port –Avépozo.

III.4.1 Durée du parcours suivant le type d'engin

Lors de l'étude sur la durée de parcours, cinq cent soixante quatorze (574) engins, toute catégorie confondue, ont été enquêtés. Le tableau suivant nous donne la répartition de ces engins suivant les jours de l'étude.

Tableau 20: Répartition par type de moyens de transport suivant les jours de l'étude

		Camionnette	Minibus	Car	Camion léger	Camion et autres	Moto
		Effectif	Effectif	Effectif	Effectif	Effectif	Effectif
Jour	Mercredi	11	9	26	4	10	6
	Jeudi	15	31	32	6	16	10
	Vendredi	25	20	27	4	4	4
	Samedi	30	30	33	6	4	14
	Dimanche	11	14	29	1	1	10
	Lundi	24	20	21	3	2	8
	Mardi	6	13	15	4	10	5
	Total	122	137	183	28	47	57

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

La majorité (77%) des engins enquêtés est constituée de Camionnette (21%), Minibus (24%), Car (32%). Dans l'échantillon constitué, les motos, les camions légers et les camions et autres voitures articulées représentent respectivement 10%, 5% et 8%.

III.4.2 Durée moyenne de parcours

Il faut remarquer que la distance du Rond-point du port à Avepozo est estimée à 8926 mètres. Le temps moyen mis pour parcourir cette distance est de 25 minutes 39s. Il convient de signaler que le temps a été mesuré pour les engins qui n'ont pas effectué d'arrêt sur le tronçon. Le tableau suivant nous donne le temps moyen de parcours suivant les engins :

Tableau 21: Durée moyenne du parcours du tronçon par type de moyens de transport

	Type de véhicule					
	Camionnette	Minibus	Car	Camion léger	Camion et autres voitures articulées	Moto
Durée moyenne du parcours (en minute)	22,56	25,96	25,95	34,14	29,28	23,46

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Suivant ce tableau, les camions légers sont les engins qui mettent plus de temps pour parcourir le tronçon suivi de camions et autres voitures articulées. Les camionnettes et les motos sont les engins qui mettent moins de temps pour parcourir le tronçon avec respectivement 22 minutes 34s et 23 minutes 28s.

Tableau 22: Durée moyenne (en minute) du parcours suivant la nature du transport

	Nature du transport				
	Marchandise	Voyageurs	Personnel	Mixte	Total
	29,69	24,15	24,58	25,48	25,65

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Le tableau ci-dessus retrace le temps moyen parcouru suivant la nature de transport. Les voitures qui transportent de la marchandise sont celles qui mettent plus de temps pour parcourir le tronçon (29 minutes 41s). Ce temps est supérieur à la moyenne de plus de 4 minutes.

Les tableaux en annexe (Annexe B1) montrent que les usagers mettent moins de temps sur le tronçon la nuit surtout dans l'intervalle 00 heure et 03 heures du matin. En ce qui concerne les jours, c'est le dimanche qu'ils mettent moins de temps pour parcourir le tronçon. Ce qui prouve que le temps de parcours est réduit aux heures où le trafic est moins dense.

En raison du mauvais état de la route, les usagers mettent beaucoup de temps pour traverser le tronçon, surtout aux heures de pointe. Les heures de pointe correspondent généralement, pour le matin aux heures où les usagers (les travailleurs, les commerçants, etc.) se rendent en ville et pour le soir aux heures où ces usagers rentrent à la maison.

Tableau 23: Durée moyenne du parcours suivant les heures d'entrée sur le tronçon

Heure d'entrée du tronçon	00-2h	2-4h	4-6h	6-8h	8-10h	10-12h	12-14h	14-16h	16-18h	18-20h	20-22h	22-00h
Durée moyenne de parcours	17,04	21,61	24,69	21,83	24,51	23,68	25,71	28,23	29,81	31,03	27,03	23,21

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Ainsi, d'après le tableau précédent, les usagers mettent moins de temps pour parcourir le tronçon entre 22 heures et 4 heures du matin. Entre 16 heures et 20 heures qui correspondent aux heures de pointe, les usagers mettent plus de temps pour parcourir le tronçon. La durée moyenne de parcours du tronçon est plus élevée entre 18 heures et 20 heures (31 minutes) qui correspondent généralement aux heures de retour des usagers à la maison.

III.4.3 Résultats du comptage du flux entre le rond-point du port et Avépozo

La zone d'intervention du projet (ZIP) est une bande de terre qui s'étend autour du tronçon de route d'environ neuf kilomètres (8 926 mètres exactement), allant du Rond-point du Port Autonome de Lomé (PAL) à Avépozo.

L'important trafic de véhicules et d'usagers que le tronçon draine, pourrait s'expliquer par le fait que, primo ce tronçon fait partie des routes nationales N° 2 et 3, reliant le Ghana au Bénin, et par ricochet, toutes les villes côtières de l'Afrique de l'Ouest, donc un important flux inter-pays et secundo, le tronçon est fortement sollicité du fait du peuplement de la zone Sud-Est de Lomé et ses environs, occasionnant des déplacements des riverains vers le centre-ville dans l'exercice des activités commerciales et administratives.

Le tableau ci-après récapitule les différents postes et les sens de circulation.

Tableau 24: Situation des postes et sens de circulation pour le captage de flux

POSTES	POSITIONNEMENTS	OBSERVATION
SOTOMA	1. Sens SOTOMA vers Rond-point Port 2. Sens Entrant carrefour SOTOMA 3. Rond-point Port - Carrefour SOTOMA	
CIMTOGO	4. CIMTOGO vers SOTOMA 5. Entrant Carrefour CIMTOGO venant de TP3 6. CIMTOGO vers RAMATOU 7. Entrant CIMTOGO venant du Port de pêche	
CARREFOUR RAMATOU	8. Carrefour RAMATOU vers CIMTOGO 9. Entrant RAMATOU venant de VIVALAIT 10. Carrefour RAMATOU vers BAGUIDA 11. Entrant RAMATOU venant de la Plage	Difficultés à réaliser le comptage entre 22 à 06 heures pour raison d'insécurité
CARREFOUR MONUMENT (BAGUIDA)	12. Carrefour BAGUIDA vers RAMATOU 13. Entrant Carrefour BAGUIDA venant du quartier BAGUIDA 14. Carrefour BAGUIDA vers AVEPOZO 15. Rond-point Port - Carrefour SOTOMA bis 16. AVEPOZO vers Carrefour BAGUIDA	

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Le jour de captage de 24 heures a été découpé en trois parties de 8 heures chacune, soit 06-14 heures, 14-22 heures et 22-06 heures. Chaque équipe est assignée à une partie bien précise et la relève au poste et au positionnement est réalisée par les agents de l'équipe suivante.

Sur les huit jours, pour tous les postes et pour tous les positionnements confondus, il a été dénombré 1 222 001 passages de véhicules, tous types confondus, allant des vélos et motocyclettes aux véhicules poids lourds (« camions lourds à 5 essieux »), en passant par les minibus et les autres véhicules à traction. On note que le trafic est constitué à 45,8% de vélos et motocyclettes et à 54,1% de véhicules à 4 roues et plus (camions lourds à 5 essieux) ; les autres véhicules (à traction humaine ou animale) ne représentent que 0,1% du trafic.

Tableau 25: Typologie des véhicules comptés

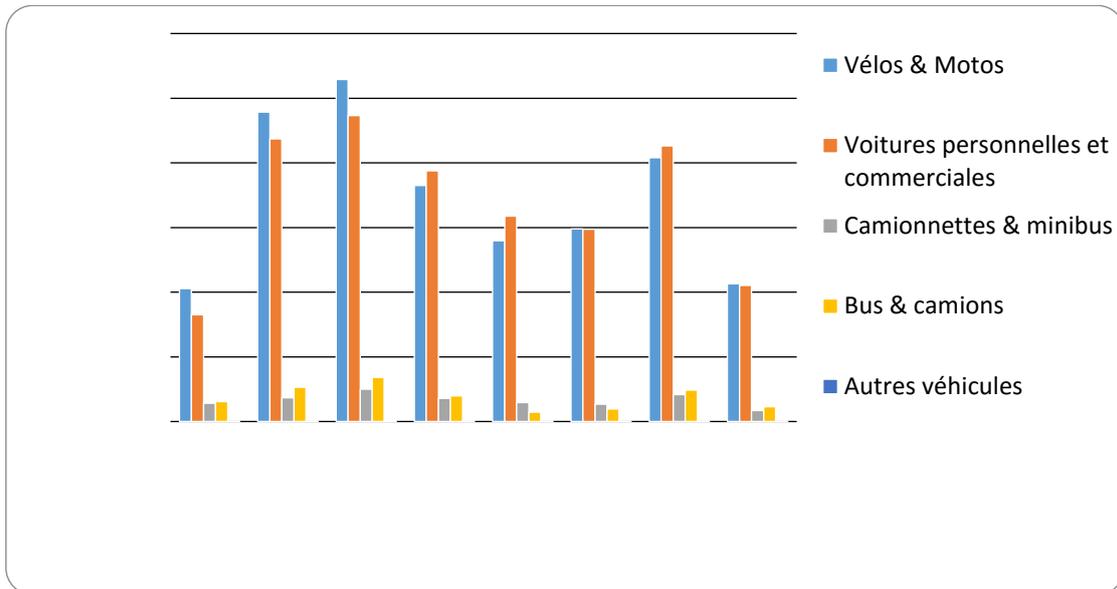
CATEGORIES DE VEHICULES	Observations
Vélos & motos	Véhicules à 2 roues
Voitures personnelles & commerciales	Véhicules à 5 places personnelles et taxis
Camionnettes	
Minibus	Véhicules de transport de passagers (18 places
Bus & autocars	
Camions légers à 2 essieux	
Camions lourds à 3 essieux	
Camions lourds à 4 essieux	
Camions lourds à 5 essieux	
Autres véhicules	Véhicules à traction humaine ou animale

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

L'enquête s'est assignée pour mission de capter le flux et sa composition dans les moindres détails. Aussi a-t-elle utilisé une distinction plus ou moins fine des différents types de véhicules en circulation. Le tableau ci-dessus présente la typologie retenue pour les véhicules.

Selon les résultats obtenus, le trafic de véhicules est à majorité constitué de motos. Ce moyen de déplacement a gagné du terrain ces dernières décennies, non seulement pour pallier le problème de l'absence de systèmes de transport en commun dans les grandes villes et principalement à Lomé, mais aussi et surtout pour son coût relativement faible, et donc abordable par rapport au pouvoir d'achat des populations, sans perdre de vue son système de desserte de porte-à-porte.

Graphique 12: Répartition du flux de véhicules selon la date



Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

La densité du trafic se ressent, selon les résultats, pour les tranches 08-10 heures et 16-18 heures qui enregistrent respectivement 14,3% et 14,1% du trafic. Spécifiquement, les heures de pointe pour les vélos et motos se situent entre 06-08 heures dans la matinée et 16-18 heures dans l'après-midi où on enregistre respectivement 15,6% et 14,3% du trafic de vélos et de motos. On observe également une densité de 14,4% pour les vélos et motos entre 08-10 heures. Par contre, pour les voitures particulières et commerciales (du genre voitures personnelles et taxis), leur trafic est en pointe entre d'une part 08-10 heures dans la matinée (15,1%) et d'autre part 16-18 heures dans l'après-midi (13,6%). Les heures de grand trafic pour les véhicules lourds sont tantôt 14-16 heures, tantôt 16-18 heures.

Le flux journalier moyen pour tous postes et tous positionnements confondus, s'établit par type de véhicule, à 67 840 pour les voitures personnelles et commerciales (à 5 places), à 69 391 pour les vélos et motos, à 6 636 pour le groupe des camionnettes et des minibus, à 7 415 pour le groupe des bus et camions et à 103 pour les autres véhicules.

Tableau 26: Flux total sur la période (27 octobre au 03 novembre 2010), tous les postes et positionnements confondus

DATE	Vélos & Motos	Voitures personnelles et commerciales	Camionnettes	Minibus	Bus & Autocars	Camions légers à 2 essieux	Camions légers à 3 essieux	Camions légers à 4 essieux	Camions légers à 5 essieux	Autres véhicules
27/10/2010	38 485	33 054	3 093	2 156	295	1 424	2 399	911	983	84
28/10/2010	97 978	87 466	2 922	4 455	889	2 862	2 606	2 238	2 035	144
29/10/2010	104 623	93 190	4 158	5 594	515	3 969	2 820	3 133	2 931	230
30/10/2010	74 069	79 023	2 825	4 587	849	2 374	1 725	1 734	1 568	134
31/10/2010	56 422	63 634	3 431	2 450	369	703	657	555	604	42
01/11/2010	64 761	66 060	2 538	3 103	373	1 190	857	945	782	73
02/11/2010	81 723	85 390	3 499	4 829	364	3 050	2 373	2 121	1 795	126
03/11/2010	42 575	42 073	1 556	1 811	75	1 550	878	1 126	952	56
Total général	560 636	549 890	24 022	28 985	3 729	17 122	14 315	12 763	11 650	889
Proportion (%)	45,8	44,8	2,0	2,4	0,3	1,4	1,2	1,0	1,0	0,1
Moyenne	80 091	78 556	3 432	4 141	533	2 446	2 045	1 823	1 664	127

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Tableau 27 : Récapitulatif des statistiques du captage du flux de la période pour tous postes et tous positionnements confondus

	Nombre de VELOS & MOTOS	Nombre de VOITURES PARTICULIERES (5places)	Nombre de CAMIONNETTES	Nombre de MINIBUS	Nombre de BUS	Nombre de CAMIONS LOURDS A 2 ESSIEUX	Nombre de CAMIONS LOURDS A 3 ESSIEUX	Nombre de CAMIONS LOURDS A 4 ESSIEUX	Nombre de CAMIONS LOURDS A 5 ESSIEUX	Nombre de AUTRES VEHICULES
Total véhicules	560 636	549 890	24 022	28 985	3 729	17 122	14 315	12 763	11 650	889
Proportion (%)	45,8	44,9	2,0	2,4	0,3	1,4	1,2	1,0	1,0	0,1
Moyenne générale	80 091	78 556	3 432	4 141	533	2 446	2 045	1 823	1 664	127
Moyenne par tranche d'heures										
00 - 02 heures	426	638	18	44	4	35	53	38	49	5
02 - 04 heures	366	553	16	54	5	30	40	36	54	5
04 - 06 heures	2 229	2 164	49	147	10	56	72	38	61	3
06 - 08 heures	12 374	10 461	287	468	15	171	100	120	73	12
08 - 10 heures	11 478	11 740	348	482	36	291	170	172	101	16
10 - 12 heures	9 845	9 838	437	456	39	348	198	191	138	16
12 - 14 heures	8 009	8 286	298	410	54	343	188	210	149	13
14 - 16 heures	10 267	9 909	683	641	132	364	590	333	272	19
16 - 18 heures	11 530	10 864	464	611	88	394	281	346	394	21
18 - 20 heures	8 214	8 253	623	494	100	250	190	195	211	8
20 - 22 heures	4 010	4 549	167	237	39	125	100	98	115	5
22 - 00 heures	1 344	1 302	43	97	9	40	62	45	47	4

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

L'analyse du flux par poste montre que trois postes sur quatre accueillent chacun au moins 24% des passages de véhicules. C'est le poste de SOTOMA qui draine la plus grande partie du trafic enregistré sur les axes de la ZIP. Un peu plus de 29% du trafic transite par le poste de SOTOMA, tandis que seulement 20% du flux, soit 254 972 véhicules, passent par le poste de RAMATOU.

Concernant ce troisième poste RAMATOU, il importe de préciser au passage que les agents affectés au captage du flux durant la nuit (22 à 06 Heures) ont éprouvé d'énormes difficultés à effectuer leur tâche. En effet, cette situation est due à l'existence d'une poche d'insécurité autour de l'intersection de RAMATOU. Cette situation d'insécurité est difficilement maîtrisée par les forces de sécurité qui étaient affectées à l'étude. Ainsi, l'exercice a connu un léger flottement au niveau de RAMATOU. Mais cela ne saurait affecter la fiabilité des résultats puisque le flux capté la nuit pour tous les postes et pour tous les positionnements ne représente qu'un peu plus de 4% du flux total.

III.5 SITUATION SPECIFIQUE DES FEMMES DANS LA ZIP

III.5.1 Revenus des femmes dans la ZIP

Dans la zone d'intervention du projet, 51,7% de la population âgée de 15 ans et plus ayant un emploi principal sont des hommes contre 48,3% pour les femmes.

Le revenu moyen mensuel issu de l'activité principale des enquêtés est de 48 031 F CFA. Par rapport à ce niveau de revenu moyen mensuel, les hommes ont un niveau de revenu moyen plus élevé (soit 56 597 F CFA) que les femmes (soit 38 600 F CFA). Concernant le revenu moyen mensuel issu des activités secondaires, il est de 31 616 F CFA pour les hommes contre 17 612 F CFA pour les femmes. Ces niveaux de revenus ne sont pas homogènes eu égard aux activités et aux différentes catégories socioprofessionnelles des enquêtés. L'écart type du revenu moyen mensuel des activités principales est de 61 433 F CFA contre 48 045 F CFA pour celui des revenus moyens mensuel issus des activités secondaires.

Tableau 28: Statistiques du revenu principal et du revenu secondaire selon le sexe

Type de revenu	Revenu principal			Revenu secondaire		
Sexe	Homme	Femme	Total	Homme	Femme	Total
<i>Minimum (FCFA)</i>	1000	1000	1000	1000	1000	1000
<i>Maximum (FCFA)</i>	300 000	300 000	300 000	200 000	200 000	200 000
<i>Moyenne (FCFA)</i>	56 597	38 600	48 031	31 616	17 612	28 062
<i>Ecart type (FCFA)</i>	63 970	57 123	61 433	39 018	26 218	48 045

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Les résultats selon les tranches de revenu (Tableau 31) montrent que sur les 71,1% de la population de 15 ans et plus ayant un emploi et qui ont un revenu inférieur à 50 000 F CFA, 54,1% sont des femmes; ce qui témoigne de la faiblesse des revenus des femmes dans la ZIP. Au sein de la population des femmes concernées par l'analyse, 80,8% ont un revenu principal inférieur à 50 000 F CFA contre 62,3% pour les hommes. Par ailleurs, on dénombre seulement 3,7% de la population de 15 ans et plus de la ZIP ayant un emploi dont le revenu principal

mensuel est supérieur à 250 000 F CFA et parmi ceux-ci, près de 42% sont des femmes contre 58% pour les hommes.

Tableau 29: Répartition de la population de 15 ans et plus ayant un emploi par la tranche du revenu principal et par sexe

			Sexe		Total
			Masculin	Féminin	
Catégorie de revenu principal (montant en millier de F CFA)	[0 ; 50[	% Ligne	45,9	54,1	100,0
		% Colonne	62,3	80,8	71,1
	[50 ; 150[	% Ligne	70,3	29,7	100,0
		% Colonne	29,4	13,7	21,9
	[150 ; 250[	% Ligne	66,7	33,3	100,0
		% Colonne	4,1	2,3	3,3
	[250 et plus	% Ligne	58,1	41,9	100,0
		% Colonne	4,1	3,3	3,7
Total	% Ligne	51,7	48,3	100,0	
	% Colonne	100,0	100,0	100,0	

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Suivant le statut dans l'emploi, plus de 75% des enquêtés sont des non salariés contre près de 25% pour les salariés. Les non salariés sont constitués des patrons ou employeurs, des travailleurs pour propre compte, des associés, des apprentis et des aides familiales alors que les salariés sont constitués des cadres supérieurs, ingénieurs et assimilés, des cadres moyens, des employés, des ouvriers et des manœuvres. Parmi ceux qui ont un revenu principal mensuel inférieur à 50 000 FCFA (71,1% de la population occupée), 75,7% sont des non salariés contre 24,3% pour les salariés. De plus, sur les 3,7% qui ont un revenu mensuel supérieur à 250 000 F CFA, 74,2% sont des non salariés. La plus forte proportion des non salariés dans toutes les tranches de revenu peut se justifier par la proximité du port qui offre beaucoup d'opportunité d'affaires pour les activités informelles.

Tableau 30: Répartition de la population de 15 ans et plus ayant un emploi par tranche du revenu principal et selon le statut dans l'emploi

			Statut dans l'emploi		Total
			Salarié	Non Salarié	
Catégorie de revenu principal (montant en millier de F CFA)	[0 ; 50[	% Ligne	24,3	75,7	100,0
		% Colonne	70,1	71,5	71,1
	[50 ; 150[	% Ligne	25,4	74,6	100,0
		% Colonne	22,5	21,6	21,9
	[150 ; 250[	% Ligne	25,9	74,1	100,0
		% Colonne	3,4	3,2	3,3
	[250 et plus	% Ligne	25,8	74,2	100,0
		% Colonne	3,9	3,7	3,7
Total	% Ligne	24,6	75,4	100,0	
	% Colonne	100,0	100,0	100,0	

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

En ce qui concerne le statut de l'entreprise employeur, il ressort du tableau 33 que neufs occupés sur dix travaillent dans une entreprise privée. Cette proportion élevée s'expliquerait par la prépondérance des activités informelles telles que les menuisiers, les commerçants, les revendeurs de sables, les pêcheurs etc. Parmi cette population, un peu plus de la moitié sont des femmes. Les travailleurs de l'administration publique représentent 3,5% des occupés. Cette catégorie de la population des occupés est majoritairement composée d'hommes car huit occupés sur dix dans l'administration publique sont des hommes. Par ailleurs, les résultats montrent que les hommes travaillent beaucoup plus dans une entreprise associative ou coopérative que les femmes. Ils sont plus de 73% contre 27% environ pour les femmes sur les 2% de la population occupées qui travaillent dans les coopératives. Par contre, elles sont plus nombreuses à travailler dans les ménages (58,3%) sur 3,3% des travailleurs auprès des ménages.

Tableau 31: Secteur d'activité de la population de 15 ans et plus ayant un emploi (principal) selon le sexe

			Sexe		Total
			Masculin	Féminin	
Secteur d'activité	Administration publique	% Ligne	80,4	19,6	100,0
		% Colonne	5,4	1,4	3,5
	Entreprise publique ou parapublique	% Ligne	95,7	4,3	100,0
		% Colonne	2,9	0,1	1,6
	Entreprise privée	% Ligne	49,7	50,3	100,0
		% Colonne	86,2	93,4	89,7
	Entreprise associative (coopérative, syndicat, etc.)	% Ligne	73,3	26,7	100,0
		% Colonne	2,9	1,1	2,0
	Domestique	% Ligne	41,7	58,3	100,0
		% Colonne	2,6	3,9	3,3
	Total	% Ligne	51,7	48,3	100,0
		% Colonne	100,0	100,0	100,0

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Généralement, l'exercice de plusieurs activités est une stratégie des ménages et des individus pour accroître leur revenu et compenser leur chute en période de récession. L'enquête s'est intéressée également aux activités secondaires des occupés. Au vu des résultats, presque 7% des occupés ont déclaré avoir au moins une activité secondaire dans le commerce. La proportion est de 1% et 4,5% respectivement pour les services de restauration et d'hébergement et de services rendus auprès des ménages. Au sein de ces différentes catégories, les femmes représentent respectivement 69,3%, 40% et 40,3%. C'est la preuve que l'activité commerciale est essentiellement exercée par les femmes dans la zone d'intervention du projet. Par contre, les hommes sont en majorité au sein des occupés ayant pour activités secondaire le transport et l'agriculture et représente respectivement 93,8% et 62,1%.

Tableau 32: Répartition des occupés ayant déclaré avoir une activité secondaire selon le domaine d'activité et le sexe

		Sexe		Total
		Masculin	Féminin	
AGRICULTURE	% Ligne	62,1	37,9	100,0
	% Colonne	4,7	3,1	3,9
COMMERCE	% Ligne	30,7	69,3	100,0
	% Colonne	4,1	9,8	6,9
SERVICES DE RESTAURATION ET D'HEBERGEMENT	% Ligne	60,0	40,0	100,0
	% Colonne	1,2	0,8	1,0
SERVICES DE TRANSPORT	% Ligne	93,8	6,3	100,0
	% Colonne	3,9	0,3	2,2
SERVICES AUX ENTREPRISES	% Ligne	61,8	38,2	100,0
	% Colonne	2,8	1,8	2,3
SERVICES RENDUS AUX MENAGES	% Ligne	59,7	40,3	100,0
	% Colonne	5,3	3,8	4,5

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

La répartition des occupés ayant une activité secondaire par tranche du revenu secondaire et par le statut dans l'emploi montre que 72,7% a un revenu secondaire inférieur à 50 000 F CFA dans la zone d'intervention du projet. Cette catégorie se compose de 75,8% de non salariés contre 24,2% de salariés. Cette tendance constatée s'observe quelque soit la tranche du revenu secondaire mensuel.

Tableau 33: Répartition de la population de 15 ans et plus ayant un emploi par la tranche du revenu mensuel secondaire et selon le statut dans l'emploi

			Statut dans l'emploi		Total
			Salarié	Non Salarié	
Revenu secondaire (montant en millier de F CFA)	[0 ; 50[	% Ligne	24,2	75,8	100,0
		% Colonne	70,4	73,5	72,7
	[50 ; 100[	% Ligne	27,8	72,2	100,0
		% Colonne	19,7	17,1	17,8
	[100 ; 150[	% Ligne	25,9	74,1	100,0
		% Colonne	3,4	3,3	3,3
	[150 ; et plus	% Ligne	26,0	74,0	100,0
		% Colonne	6,4	6,1	6,2
Total	% Ligne	25,0	75,0	100,0	
	% Colonne	100,0	100,0	100,0	

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

III.5.2 Temps mis pour accéder aux principaux services de base dans la localité

Un des objectifs de l'étude est la mesure du temps mis pour accéder dans la localité aux principaux services de base tels que les marchés, les centres de santé, les écoles, etc. Sur la base des résultats obtenus, pour les centres de santé (50%), les dispensaires (58,8%), les centres

communautaires (83,1%), les points d'eau potable (83,9%), la plupart des enquêtés mettent moins de 5 minutes pour accéder aux services de base dans leur lieu de résidence. Ce qui prouve que ces services sont beaucoup plus proches des ménages dans la zone d'intervention du projet. Parmi ces services de base, les point d'eau potable sont les plus proches. Ensuite, viennent les centres communautaires, les dispensaires ou hôpital, les centres de santé, les écoles secondaires et primaires et les marchés.

Tableau 34: Proportion (%) de la population de 15 ans et plus selon le temps mis pour atteindre les principaux services de bases

	[0-5 min[	[5-15 min[	[15-30 min[	[30-45min[	[45-60min[	Plus d'une heure	Total
Marché	19,0	18,4	24,2	19,7	4,3	14,5	100
Centre de santé	50,0	6,1	17,0	10,8	4,6	11,4	100
Centre communautaire	83,1	2,8	3,4	3,6	1,4	5,8	100
Dispensaire ou Hôpital	58,8	5,3	10,9	9,5	3,6	11,9	100
Point d'eau potable	83,9	6,0	4,2	1,8	0,2	3,9	100
Ecole primaire	27,6	12,0	28,4	18,9	5,7	7,5	100
Ecole secondaire	30,8	20,1	29,9	10,0	6,0	3,2	100

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Le temps moyen d'accès à un centre de santé dans la ZIP est 18 minutes, et pour se rendre au marché et dans un dispensaire, la population de la ZIP met en moyenne respectivement 24 minutes et un quart d'heure.

Un nombre non négligeable des enquêtés mettent plus d'une heure pour accéder aux services de base sus mentionnés ; ce qui montre que certaines localités de la zone du projet ne disposent pas de services de base à proximité et pour y accéder, il faut parcourir de longues distances voire aller jusqu'au centre ville de Lomé pour le marché et les grands centres de santé ou hôpitaux publics.

Tableau 35: Temps moyen d'accès aux services sociaux de base

Service sociaux de base	Temps moyen (en minute)
Centre de santé	18,01
Marché	24,17
Centre communautaire	7,28
Dispensaire ou Hôpital	16,21
Point d'eau potable	5,37
Ecole primaire	17,86
Ecole secondaire	20,79

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

III.5.3 Coût d'entretien des véhicules

Généralement, l'état défectueux d'une route a une incidence sur l'état des véhicules et les autres moyens de déplacement utilisés. Dans le cadre de l'établissement de la situation de référence, il est question d'apprécier les coûts d'entretien des véhicules auprès des principaux usagers de la route à réhabiliter. Selon les résultats de l'enquête, 88,8% des personnes interrogées qui utilisent les camions dépensent en moyenne plus de 10 000 F CFA par mois pour les réparations

dues au mauvais état de la route contre 67,6% pour ceux qui possèdent une voiture et 22,6% pour les détenteurs de motos (Tableau 38).

Tableau 36: Répartition (%) des usagers du tronçon propriétaires de véhicule selon la dépense moyenne mensuelle pour la réparation des pannes et selon le type d'engin

Montant (F CFA)	Vélo et moto	Voiture	Camion
Moins de 5000	38,7	10,1	0,0
[5000 - 10 000[	38,7	22,2	11,1
[10 000 à 30 000[	14,2	33,3	44,4
[30 000 et plus	8,4	34,3	44,4
Total	100	100	100

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Par apport à la fréquence d'utilisation du tronçon, plus de 73% des personnes interrogées qui utilisent presque chaque jour le tronçon déclarent dépenser mensuellement au moins 5000 F CFA pour réparer leur engin alors que 70% de celles qui dépensent moins de 5000 F CFA utilisent environ deux fois par semaine le tronçon Rond point du port-Avépozo.

Tableau 37: Répartition (%) des usagers du tronçon propriétaires de véhicule selon la dépense moyenne mensuelle pour la réparation des pannes et selon la fréquence d'utilisation du tronçon

Montant (F CFA)	Presque chaque jour	Environ 1 fois par semaine	Environ 2 fois par semaine	Rarement
Moins de 5000	26,6	25,0	70,0	64,3
[5000 - 10 000[	33,8	41,7	10,0	21,4
[10 000 - 30 000[	21,7	19,4	10,0	7,1
[30 000 et plus	17,9	13,9	10,0	7,1
Total	100	100	100	100

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

III.6 GESTION DES ORDURES ET COMPORTEMENT DES USAGERS EN MATIERE DE SALUBRITE PUBLIQUE

Plusieurs aspects portant sur la protection de l'environnement, les différents modes d'évacuation des ordures et des eaux usées au niveau des ménages et le comportement des usagers en matière de salubrité ont fait l'objet de l'étude.

III.6.1 Assainissement au niveau des ménages

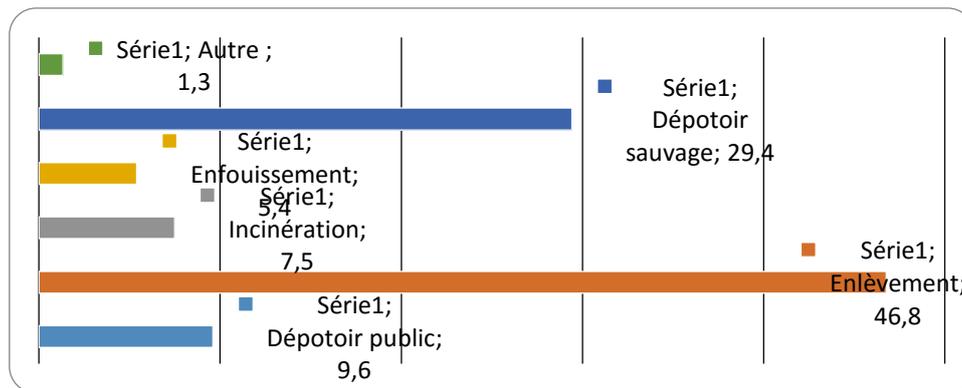
L'une des préoccupations majeure dans la dynamique du développement durable est la sauvegarde naturelle et la préservation de l'environnement à travers la gestion des déchets. Dans la présente étude, le déchet étant tout objet que le propriétaire destine à l'abandon, dont il se débarrasse. La définition que nous donnons aux déchets ménagers prend essentiellement en compte les déchets solides (ordures ménagères), les déchets liquides (eaux de vaisselle, eaux de lessive, eaux de toilette...) et les boues (excréments humains et animaux...).

L'enquête ménage a saisi également les pratiques des populations de la zone d'intervention du projet en matière de protection de l'environnement, en cherchant notamment à savoir comment les populations gèrent leur cadre de vie. A ce effet, les questions ont été posées sur :

- La gestion des ordures ménagères
- L'assainissement autonome domestique dans les quartiers, notamment des eaux usées et des excréta, et
- Le mode de vidange.

En ce qui concerne la gestion des ordures ménagères, le dépotoir public, l'enlèvement, l'incinération, l'enfouissement, et les dépotoirs sauvages constituent les cinq réponses possibles proposées aux ménages pour déterminer le mode d'évacuation des déchets ménagers. Dans la zone d'intervention du projet, l'adhésion aux différents modes se fait selon la répartition suivante : la pratique la plus courante pour l'évacuation des déchets est la collecte porte à porte ou enlèvement (46,8%). Environ 9,6% des ménages déversent leurs ordures sur un dépotoir public, contre 29,4% qui déversent leurs ordures sur un dépotoir sauvage. Par ailleurs, 7,5% incinèrent leur ordures ménagères, 5,4% enfouissent les ordures ménagères et 1,3% utilise un autre moyen. De façon générale, un peu plus de 6 ménages sur dix dans la zone d'intervention du projet utilisent un mode indiqué (enlèvement, dépotoir public, incinération) pour l'évacuation des ordures ménagères.

Graphique 13: Répartition des ménages selon le mode d'évacuation des ordures



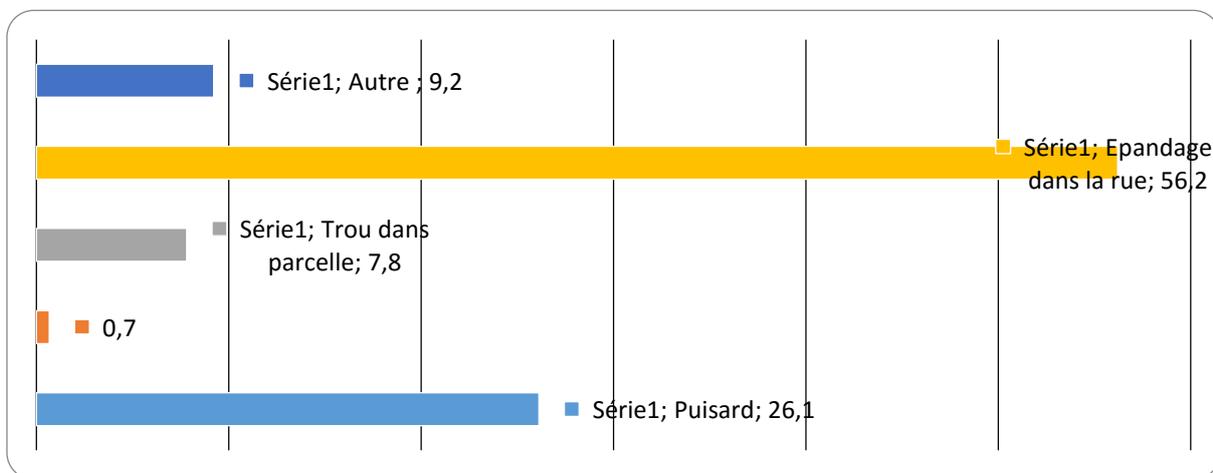
Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Les données montrent donc qu'une proportion relativement non négligeable des populations de la zone d'intervention du projet, ont des comportements dommageables à l'environnement. Le fait de ne pas utiliser les sites de décharge des ordures ménagères entraîne l'insalubrité du cadre de vie des populations. Il existe donc un risque de voir les caniveaux prévus dans le cadre de l'aménagement du tronçon être envahis par des ordures ménagères d'où la nécessité de sensibiliser la population de la zone s'impose donc. En effet, il faut sensibiliser la population de la zone aux problèmes d'environnement que pose une mauvaise gestion des déchets et la faire participer davantage à la recherche des solutions. C'est ce qui pourrait renforcer chez chaque individu le sens de la responsabilité personnelle à l'égard de l'environnement et la volonté de s'engager en faveur d'une gestion rationnelle. Les opérations de sensibilisation auprès des populations devront prendre en compte toutes les catégories sociales. L'environnement que l'on veut préserver ou améliorer ne peut être l'affaire des seuls pouvoirs

publics. La participation de tous les segments de la société est indispensable pour atteindre cet objectif.

Le réseau de drainage des eaux usées est quasi inexistant dans la zone d'intervention du projet. Le traitement des eaux usées dans la zone n'est guère satisfaisant. En effet, La répartition des ménages selon le mode d'évacuation des eaux usées indique que dans l'ensemble, les eaux usées domestiques sont évacuées directement dans la rue ou la nature à proximité des habitations (56,2%), provoquant ainsi la multiplication des flaques d'eaux stagnantes propices au développement des larves de moustiques. A ceux là, il faut ajouter les ménages qui utilisent les trous et autre mode d'évacuation des eaux usées. Dès lors, on peut dire que les eaux usées ne sont pas évacuées correctement.

Graphique 14: Répartition des ménages selon le mode d'évacuation des eaux usées

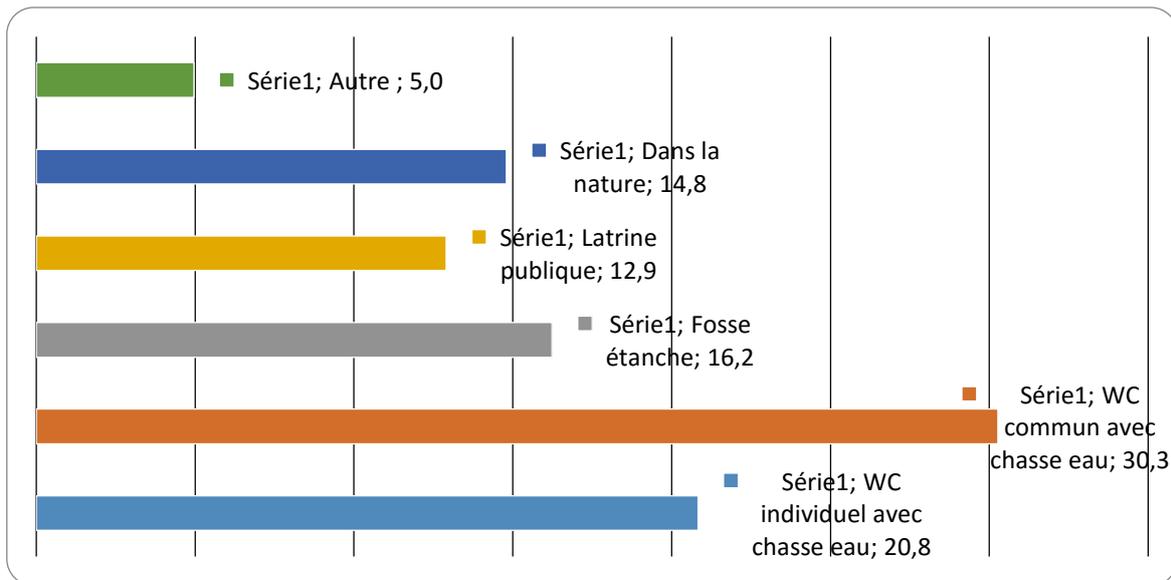


Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Un peu plus de sept ménages sur dix dans la zone d'intervention du projet (73,2%) utilisent des systèmes d'évacuation des eaux usées non appropriés (Epanchage dans la rue, trou dans la parcelle, autre). Seulement un peu moins de trois ménages sur dix disposent d'un puisard pour une évacuation adéquate des eaux usées domestiques.

Accéder à des services minima d'assainissement fait parti des Objectifs du Millénaire pour le Développement. En effet, l'assainissement permet surtout de lutter contre les maladies et les épidémies, et par conséquent de réduire le coût des dépenses de santé, de préserver l'environnement, de générer des activités économiques, de réduire la pauvreté et les inégalités, de favoriser l'accès au milieu scolaire pour les enfants, en bref d'encourager l'amélioration du bien-être social.

Graphique 15: Répartition des ménages selon le type d'aisance



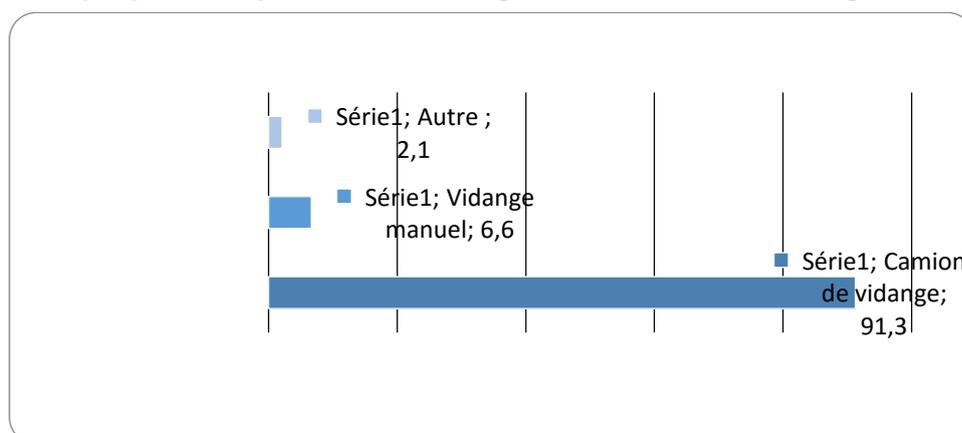
Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

L'élimination inadéquate des excréments humains et la mauvaise hygiène personnelle sont associées à une série de maladies, notamment les maladies diarrhéiques et la poliomyélite. Les installations sanitaires améliorées pour l'élimination des excréments sont :

- Les WC individuels avec chasse eau
- Les WC communs avec chasse eau
- Les latrines publiques
- Les fosses étanches

Les résultats de l'enquête ménage indiquent que huit ménages sur dix dans la zone d'intervention du projet dispose d'installations sanitaires améliorées (80,2%). Un peu plus de la moitié des ménages utilisent des installations sanitaires avec chasse d'eau alors que 14,8% des ménages ne possèdent pas du tout de toilettes c'est-à-dire vont dans la nature pour leurs besoins.

Graphique 16: Répartition des ménages selon le mode de vidange



Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Les ménages de la zone d'intervention du projet ont recours dans leur large majorité au mode de vidange approprié. En effet, neuf ménages sur dix (91,3%) font appel au camion de vidange pour évacuer les boues des puisards et des fosses sceptiques lorsque ces derniers viennent à être

remplis. Une minorité de ménage pour des raisons économiques a recours à d'autres modes de vidange, notamment la vidange manuelle (6,6%) et autre (2,1%). Le risque pour ce mode de vidange manuel est que les eaux usées et les boues peuvent être déversées dans la rue ou dans les caniveaux si ces derniers existaient dans le milieu.

A fin d'apprécier le niveau général d'assainissement que disposent les ménages dans la ZIP, une variable composite assainissement est créée à partir du mode d'évacuation des ordures, du mode d'évacuation des eaux usées, du type d'aisance et du mode de vidange.

Un ménage est considéré comme disposant d'un assainissement adéquat si le ménage répond à toutes les conditions ci-après :

- Les ordures sont enlevées de porte à porte par les associations de ramassage d'ordures ou sont jetées sur des dépotoirs public ;
- Les eaux usées sont évacuées dans un puisard ou dans un égout ;
- Le type d'aisance utilisé est le WC individuel ou en commun avec chasse d'eau ou fosse sèche ou latrine publique ;
- La vidange se fait au moyen des camions de vidange.

Tableau 38: Répartition des ménages selon le type d'assainissement dont ils disposent

Type d'assainissement	Effectif	%
Adéquat	160	17,7
Inadéquat	745	82,3
Total	905	100,0

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

L'examen du tableau ci-dessus montre que la proportion des ménages disposant d'un assainissement adéquat est faible. Un peu moins d'un ménage sur cinq (17,7%) sont classés dans cette catégorie. L'analyse des discussions de groupe expliquent cela. Dans tous les groupes de discussion, les participants se plaignent de l'absence ou de l'entretien insuffisant des caniveaux dans lesquels il faut jeter les eaux usées, de l'absence de barque à ordures et de dépotoir public sur lequel jeté les ordures des poubelles. D'autres participants des groupes de discussion estiment que les frais d'abonnement auprès des associations de ramassage d'ordures sont élevés.

III.6.2 Comportement de la population de la ZIP sur les voies publiques

L'examen du tableau ci après révèle que quelque soient leurs caractéristiques sociodémographiques, la population de la ZIP n'adopte pas un comportement exemplaire en ce qui concerne l'endroit où elle jette les ordures lors de leur passage sur les voies publiques.

Tableau 39 : Répartition (en %) de la population de la ZIP âgée de 15 ans et plus par rapport à l'endroit où les déchets sont jetés lors du passage sur les voies publiques selon le groupe d'âge, le sexe et le niveau d'instruction

		Endroit où les déchets sont jetés					Total	
		Poubelle publique	Sur la voie	Caniveaux	Dans la nature	Autre (à préciser)	%	Effectif
Groupe d'âge	15 - 24 ans	5,4	57,4	1,8	31,5	3,9	100,0	669
	25 - 34 ans	6,7	52,5	1,8	34,1	4,9	100,0	510
	35 - 49ans	7,7	53,8	2,0	30,6	5,9	100,0	457
	50 et plus	6,8	54,1	0,3	28,6	10,2	100,0	294
Sexe	Masculin	7,6	54,9	1,1	31,8	4,6	100,0	824
	Féminin	5,6	54,7	2,0	31,4	6,3	100,0	1107
Niveau d'instruction	Sans niveau	6,5	56,6	1,5	31,1	4,4	100,0	341
	Primaire	6,1	55,3	1,5	32,3	4,8	100,0	541
	Secondaire	6,4	55,0	1,7	30,6	6,3	100,0	656
	Lycée	7,1	55,5	2,5	30,2	4,6	100,0	281
	Supérieur	8,1	42,4	0,0	36,4	13,1	100,0	99
	Autre	0,0	50,0	0,0	50,0	0,0	100,0	12
Ensemble		6,5	54,8	1,6	31,6	5,6	100,0	1930

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Dans l'ensemble de la population, 6,5% seulement adopte un bon comportement celui de l'utilisation des poubelles publiques. La voie et les bas cotés de celle-ci servent de dépotoir respectivement à plus de la moitié et un peu moins du tiers des usagers. Cette tendance ne varie pas sensiblement quelque soit l'âge, le sexe et le niveau d'instruction et excepté les personnes de niveau supérieur. Dans cette catégorie 4 personnes sur 10 jettent les déchets sur les voies publiques. On note que l'usage des caniveaux comme dépotoir, pratique qui empêche les eaux de ruissèlement d'être drainée est très faible (1,6%).

La mauvaise pratique en matière de règles de salubrité publique observée s'explique par l'absence des poubelles publiques le long des voies. L'analyse des discussions de groupe la mentionne clairement. Cette absence de poubelles publiques a été signalée par les jeunes tout comme dans le groupe de leur aîné et par les transporteurs. Dans cette discussion, un participant a même affirmé que malgré leur volonté de ne pas jeter les déchets sur la route, aucune solution ne leur est offerte du faite de l'absence de poubelles publiques.

III.7 LA SECURITE ROUTIERE

III.7.1 Usagers du tronçon propriétaires de moyens de déplacement

Cette partie est consacrée aux membres du ménage qui ont un moyen de déplacement (véhicule, moto, ...). L'objectif est d'appréhender leur perception sur la sécurité au niveau du tronçon Rond Point du Port Avepozo. Ainsi sur les personnes utilisant un moyen de déplacement, la majorité des usagers sont des motocyclistes (70%) et des cyclistes (26%). Parmi les usagers de la route, 71% utilisent chaque jour le tronçon et 19% utilisent plusieurs fois le tronçon par semaine. Ce qui prouve qu'ils sont habitués à ce tronçon.

III.7.1.1 Utilisation des engins par les usagers

Selon le tableau ci-dessous, 71% des usagers du tronçon utilisent des moyens de déplacement personnel. Parmi ceux-ci, plus de la moitié utilisent des vélos ou des motos qui constituent les moyens de déplacement les plus couramment utilisés par la population.

Tableau 40: Répartition des engins suivant l'utilisation

		Nature d'usage de l'engin			Total
		Personnel	Professionnel	Transport en commun	
Type d'engins généralement utilisé	Vélo ou moto	52,2	11,0	6,8	70,1
	Voitures particulières, commerciales/ Pick up	17,8	5,2	3,4	26,5
	Minibus, Bus et autocars	0	0,8	0,3	1,1
	Camions I	1,3	1,1	0	2,4
Total		71,4	18,1	10,5	100,0

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

III.7.1.2 Perception des usagers sur l'état de la route

La plupart des usagers du tronçon sont unanimes pour reconnaître que le tronçon est en très mauvais état (63%) ou en mauvais état (33%). Ce qui est confirmé par les discussions de focus groupe réalisées auprès des conducteurs et des populations riveraines. Le mauvais état de la route a été au premier plan des facteurs d'accident relevés par tous les groupes de conducteurs interrogés. «L'existence des trous sur la route» est revenue plusieurs fois dans les réponses, suivi de l'étroitesse du tronçon.

Tableau 41: Répartition des usagers selon l'appréciation de l'état de la route par type de véhicules

		Type d'engins utilisé généralement						Total
		Vélo ou moto	Voitures particulières, commerciales/ Pick up	Minibus	Bus et autocars	Camions légers	Camions lourds (Titan, semi-remorque, ...)	
Appréciation de l'état de la route	Passable	4,3	0,3	0	0	0	0	4,6
	Mauvais	22,8	8,4	0,3	0	1,3	0	32,8
	Très mauvais	43,0	17,8	0,5	0,3	0,8	0,3	62,7
Total		70,1	26,5	0,8	0,3	2,1	0,3	100,0

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Le tableau suivant donne la perception des usagers sur la sécurité routière à l'état actuel du tronçon. La majorité des usagers (70%) ne sont jamais en sécurité sur la route à l'état actuel du tronçon. Parmi ces usagers il y a principalement des motocyclistes et des cyclistes.

Parmi les principales raisons qui justifient l'insécurité sur la route, l'état de la route vient en premier position (64%), suivi de la vitesse de circulation des engins sur la route (15%) et le comportement des autres conducteurs (13%).

Sur l'ensemble des personnes possédant un engin, 40% ont déjà eu un accident sur le tronçon rond point du port Avepozo et parmi eux, la plupart (74,2%) sont des motocyclistes et des cyclistes. Ce qui confirme que ces usagers sont les plus vulnérables sur le tronçon.

Tableau 42: Répartition des usagers suivant leur perception de la sécurité sur le tronçon

		A l'état actuel de la route, vous sentez-vous en sécurité ?			Total
		Parfois	Rarement	Jamais	
Type d'engins utilisé généralement	Vélo ou moto	9,1	11	49,9	70
	Voitures particulières, commerciales/ Pickup	4,4	4,5	18,6	26,5
	Bus et autocars Minibus, camions	0,6	1	1,9	3,5
Total		4,2	16,5	70,3	100

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Dans les groupes de discussion, la sécurité est l'un des thèmes qui a le plus suscité de réaction. Comme le fait remarquer ce conducteur de taxi : « Si nous étions en sécurité sur la route, nous ne serions pas content pour qu'on l'aménage ». Le sentiment général qui se dégage est que l'état actuel de la route n'inspire aucune sécurité : « C'est parce que la route n'est pas bonne qu'on ne se sent pas en sécurité. ». Les raisons évoquées se recoupent d'un groupe à l'autre. Elles concernent l'état dégradé de la chaussée que les jeunes caractérisent comme étant « route un peu, trou un peu » pour signaler le nombre élevé de nids de poules voire la disparition complète du goudron à certains endroits. Ajouté à cet état de la route, les populations dans leur ensemble déplorent l'absence de trottoir et des dispositions pour faciliter la traversée des piétons surtout des élèves, le comportement des usagers de la route qui pratiquent l'excès de vitesse et des dépassements qui ne respectent aucun code de la route.

Dans un groupe de discussion composé de jeunes, ils affirment que le nombre d'accidents ne fait qu'accroître sur le tronçon : « ... ces derniers moments les cas d'accidents ne font que se multiplier... ».

III.7.1.3 Comportement en matière de sécurité sur le tronçon

L'étude a abordé les comportements que les usagers doivent adopter en matière de sécurité routière, en particulier l'utilisation de téléphone. Près de 75% des usagers affirment ne pas utiliser de téléphone lorsqu'ils conduisent. Ce qui dénote une bonne prise de conscience des usagers en matière de l'utilisation de téléphone au volant. C'est ce qui est confirmé par le fait que la majorité (73%) des usagers reconnaisse que l'utilisation du téléphone en conduisant constitue un danger et une source d'insécurité.

Tableau 43: Répartition des usagers suivant leur perception sur l'utilisation du téléphone

		Vous arrive-t-il de téléphoner lorsque vous conduisez ?		Total
		Oui	Non	
Type d'engins utilisé généralement	Vélo ou moto	14,4	55,6	70,1
	Voitures particulières, commerciales/ Pick up	9,7	16,8	26,5
	Minibus, Bus, autocars, Camions	1,1	2,4	2,6
Total		25,2	74,8	100,0

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

A travers les discussions, les différents groupes ont reconnu également qu'il faut ralentir pour laisser passer les piétons. Au-delà de cette unanimité, beaucoup pense que c'est aussi le devoir du piéton de faire attention au passage des véhicules avant de traverser, surtout s'il n'est pas devant un passage clouté.

III.7.1.4 Usagers piétons du tronçon

Près de 9 piétons sur 10 estiment que la voie ne leur est pas adaptée. Cette tendance s'observe suivant le sexe et l'âge des usagers piétons. Cette appréciation que les piétons ont de la route s'explique d'après l'analyse de la discussion de groupe par l'excès de vitesse l'absence de passage clouté qui ne facilitent pas la traversé de la route. Pour que les piétons puissent traverser la route en toute sécurité, ils ont sollicité la construction de passerelle sur la nouvelle voie.

Tableau 44: Répartition (%) des piétons du tronçon par rapport à l'adaptation de la voie aux piétons selon l'âge et le sexe

		Adaptation de la voie aux piétons			
		Oui	Non	Ne sait pas	Total
Groupe d'âge	15 - 24 ans	4,7	89,2	6,1	100,0
	25 - 34 ans	7,9	87,1	5,0	100,0
	35 - 49ans	8,7	86,9	4,4	100,0
	50 et plus	10,2	83,1	6,7	100,0
Sexe	Masculin	8,3	87,3	4,5	100,0
	Féminin	6,6	87,1	6,3	100,0
Ensemble		7,3	87,2	5,5	100,0

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Le tableau ci après montre dans l'ordre croissant que l'excès de vitesse des automobilistes et des conducteurs de motos, l'inadaptation de l'aménagement des trottoirs et le non respect du code de la route par les véhicules. L'insuffisance des panneaux de signalisation n'est mentionnée que par une proportion marginale des piétons (5,8%). Cette tendance s'observe quelque soit le sexe et l'âge.

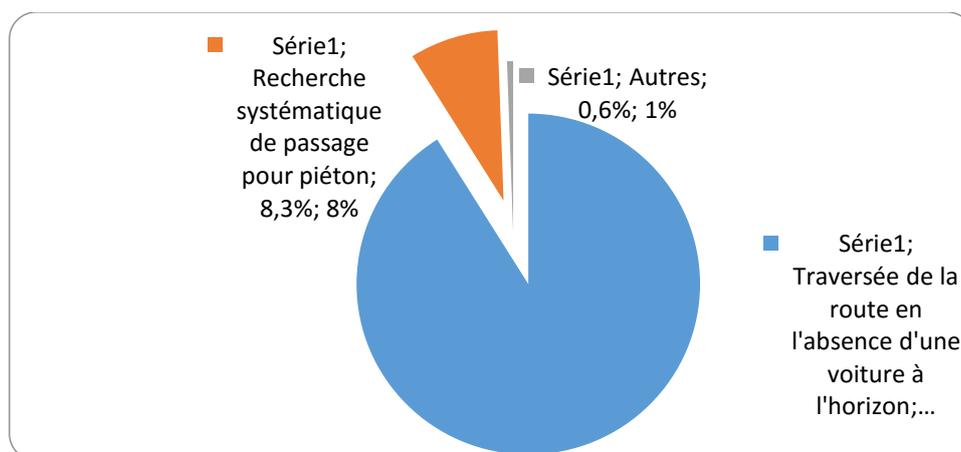
Tableau 45: Répartition (%) des piétons du tronçon par rapport au le type de danger que représente la route pour les piétons selon l'âge et le sexe

		Type de danger sur la route					Total	
		Non respect du code	Excès de vitesse	Aménagement inadapté des trottoirs	Insuffisance des panneaux de signalisation	Autre	Effectif	%
âge groupé	15 - 24 ans	20,7	37,3	34,1	7,3	0,6	656	100,0
	25 - 34 ans	27,2	37,7	28,4	6,7	0,0	495	100,0
	35 - 49ans	23,9	38,3	32,9	3,8	1,1	448	100,0
	50 et plus	25,8	39,3	30,0	3,9	1,1	282	100,0
Sexe	masculin	25,0	35,3	32,3	6,7	,7	807	100,0
	féminin	23,1	39,9	31,3	5,1	0,6	1076	100,0
Ensemble		23,9	37,9	31,7	5,8	0,6	1882	100,0

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Pour traverser le tronçon plus de 9 piétons sur 10 attendent l'absence de voiture à l'horizon proche. Cette mesure de prudence s'impose eu égard à l'absence de passerelles et de passage clouté sur le tronçon. En dépit de cette situation, certains piétons (8%) affirment rechercher systématiquement des passages pour piétons avant de traverser la route.

Graphique 17: Répartition des piétons selon le comportement adopté pour traverser la route



Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

III.7.2 Accidents survenus sur le tronçon en 2009

Cette partie est consacrée aux accidents survenus sur le tronçon Rond point du Port Avepozo au cours de l'année 2009. Ces statistiques sont issues des relevés des agents de la Direction Générale de la Police Nationale (DGPN).

Le tableau suivant donne le total des accidents, le total des blessés graves et le total des décès survenus au cours des accidents pour l'année 2009 suivant les mois de l'année.

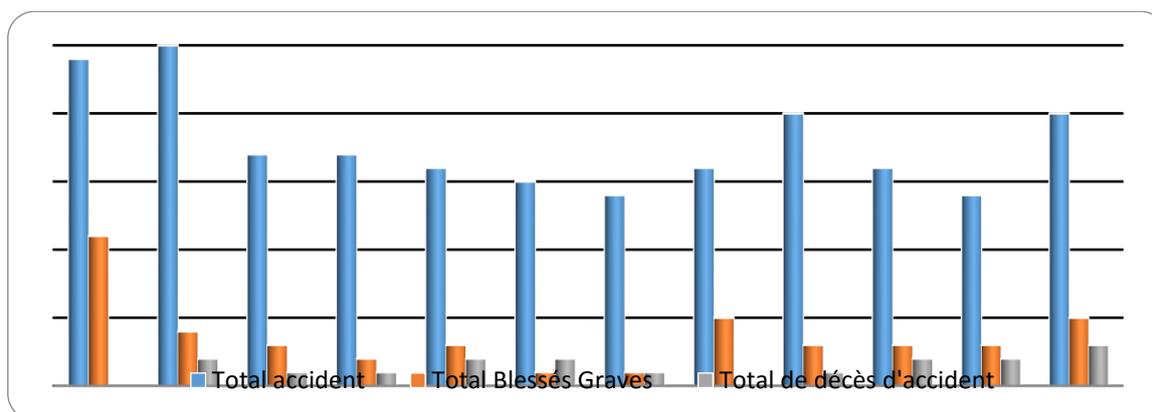
Tableau 46: Répartition des accidents, des blessés graves et des décès suivant les mois

Nature accidents	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Juill	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	TOTAL
Total accidents	24	25	17	17	16	15	14	16	20	16	14	20	214
Total Blessés Graves	11	4	3	2	3	1	1	5	3	3	3	5	44
Total de décès d'accidents	0	2	1	1	2	2	1	0	1	2	2	3	17

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

D'après ce tableau, il y a eu pour l'année 2009, 214 accidents avec 44 blessés graves et 17 décès. On remarque qu'il y a plus d'accidents en début d'année (Janvier et Février) avec plus de blessés graves pour le mois de Janvier (11) mais il n'y avait pas eu de décès pour ce mois. C'est ce qui se traduit dans le graphique suivant.

Graphique 18: Répartition des accidents, blessés graves et décès suivant les mois



Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Le tableau qui suit donne les accidents intervenus entre les motocyclistes et les autres engins. On remarque que la majorité des accidents a eu lieu entre les motocyclistes (37%) et les motocyclistes et les véhicules de cinq places (28%). Près de la moitié (47%) des blessures graves sont intervenues entre les motocyclistes et le tiers des décès est intervenu entre les motocyclistes. Ce qui montre que la moto demeure un moyen de déplacement dangereux sur le tronçon.

Tableau 47: Répartition du nombre d'accidents, de blessés graves et de décès entre les motos et les autres engins

Nature accidents	ACCIDENTS	BLESSES GRAVES	DECES
Moto-Piéton	16	3	2
Moto-Véhicule	32	7	2
Moto-Minibus	7	4	0
Moto - Camion	15	3	4
Moto-Moto	42	16	4
Moto-Vélo	2	1	0
Total	114	34	12

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Le tableau suivant retrace les accidents intervenus entre les véhicules cinq places et les autres engins. Il ressort de ce tableau que la majorité des accidents est intervenue entre véhicules-véhicules (33%) et entre les véhicules et les motocyclistes (31%). La moitié des accidents mortels a eu entre les piétons et les véhicules.

Tableau 48: Répartition du nombre d'accidents, de blessés graves et de décès entre les véhicules et les autres engins

Nature accidents	ACCIDENTS	BLESSES GRAVES	DECES
Véhicule-Piéton	13	4	3
Véhicule-Moto	32	7	2
Véhicule-Minibus	5	0	0
Véhicules-Camion	18	0	0
Véhicule-Véhicule	34	1	1
Véhicule-Vélo	1	0	0
Total	103	12	6

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

CONCLUSION

La réalisation de l'étude sur l'établissement de la situation de référence du projet de réhabilitation de la route Rond Point du Port Autonome de Lomé-Avépozo est une première au Togo. Elle permet de constituer, pour les besoins du suivi d'impact du projet, des informations importantes et des indicateurs d'impacts retenus pour le projet. Il s'agit d'une première photographie de la situation qui prévaut dans la zone d'intervention du projet avant le démarrage des travaux de réhabilitation du tronçon. Les informations recueillies au cours de cette première phase de l'étude seront comparées à l'étude sur l'évaluation d'impact du projet. Mais, entre ces deux principales phases, trois autres études seront menées à savoir : l'enquête sur la situation des femmes restauratrices, l'enquête sur les emplois créés par le projet et l'enquête sur la situation des travailleurs et des ouvriers du chantier.

Pour cette première phase de l'étude, aucune conclusion pertinente n'est à tirer sauf le constat fait dans la zone d'intervention du projet avant le démarrage des travaux. Cette étude sera reprise à la fin du projet avec les méthodologies afin d'assurer une comparabilité des informations qui seront collectées dans le but de mesurer les changements majeurs et les effets induits par le projet de réhabilitation du tronçon Rond Point du Port Autonome de Lomé-Avépozo.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

République Togolaise : Rapport d'étape annuel de mise en œuvre du DSRP complet pour l'atteinte du point d'achèvement de l'IPPTE, version finale, octobre 2010

Direction de l'Economie : Perspectives économiques à moyen terme 2010-2014, Septembre 2010

République Togolaise : Document Complet de Stratégie de Réduction de la Pauvreté 2009-2011, version finale, Juin 2009

Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement (BNETD) : Rapport d'étude économique de l'avant projet détaillé, janvier 2009

Direction Générale des Travaux Publics : Réseau routier à la charge des Travaux Publics, Août 2003

KALALA JP. M. : Etude de base pour le suivi d'impact du PADSA, Rapport synthèse sur la situation de référence, Mars 1998

TABLE DES MATIERES

TABLEAU RECAPITULATIF DES INDICATEURS	ii
SOMMAIRE.....	iii
LISTE DES TABLEAUX	iv
LISTE DES GRAPHIQUES.....	vi
AVANT-PROPOS	vii
SIGLES ET ABREVIATIONS	viii
INTRODUCTION	1
CHAPITRE 1 : PRESENTATION DE LA SITUATION SOCIO-ECONOMIQUE ET DU RESEAU ROUTIER DU TOGO	3
I.1 SITUATION SOCIO-ECONOMIQUE DU TOGO	3
I.1.1 Secteur réel	3
I.1.2 Finances publiques	6
I.1.3 Balance des paiements	9
I.1.4 Dette publique.....	9
I.1.5 Situation monétaire	10
I.1.6 Les reformes	10
I.1.7 Pauvreté et vulnérabilité	11
I.2 APERÇU DU RESEAU ROUTIER DU TOGO.....	12
I.2.1 Réseau des routes nationales	12
I.2.2 Routes des voiries urbaines.....	12
I.2.3 Réseau des pistes rurales.....	13
I.3 ETAT DU RESEAU ROUTIER.....	13
I.3.1 Etat du réseau routier entre 2002-2005	14
I.3.2 Principales actions menées au cours de la période 2009 et 2010	15
I.3.3 Situation du parc de véhicules en circulation au Togo	16
CHAPITRE 2 : METHODOLOGIE DE L'ETUDE.....	18
II.1 INDEX D'ACCES RURAL.....	18
II.1.1 Recherche et analyse documentaire.....	18
II.1.2 Géo référencement des pistes et collecte des données complémentaires	19
II.1.3 Saisie des données complémentaires et numérisation des pistes.....	19
II.1.4 Définition d'un tampon de deux kilomètres autour des voies et d'extraction des localités	20
II.2 MESURE DU TRAFIC ET DE LA DUREE DE PARCOURS.....	20
II.3 ENQUETE MENAGE.....	21
II.3.1 Cartographie et méthodologie d'échantillonnage	21

II.3.2	Conception des outils de collecte	22
II.4	ENQUETES PAR FOCUS GROUP	23
CHAPITRE 3 : RESULTATS ET ANALYSE.....		24
III.1	CARACTERISTIQUES SOCIODEMOGRAPHIQUES DE LA POPULATION	24
III.2	INFORMATIONS SUR LE PROJET	27
III.2.1	Connaissance du projet.....	27
III.2.2	Déguerpissement et indemnisation des victimes.....	29
III.2.3	Changements attendus du projet	31
III.2.4	Inquiétudes suscitées par le projet	32
III.2.5	Aménagements souhaités par les riverains	33
III.3	CALCUL DE L'INDEX D'ACCES RURAL.....	34
III.4	DUREE DE PARCOURS DU TRONCON.....	36
III.4.1	Durée du parcours suivant le type d'engin	36
III.4.2	Durée moyenne de parcours.....	37
III.4.3	Résultats du comptage du flux entre le rond-point du port et Avépozo	38
III.5	SITUATION SPECIFIQUE DES FEMMES DANS LA ZIP	43
III.5.1	Revenus des femmes dans la ZIP.....	43
III.5.2	Temps mis pour accéder aux principaux services de base dans la localité.....	46
III.5.3	Coût d'entretien des véhicules	47
III.6	GESTION DES ORDURES ET COMPORTEMENT DES USAGERS EN MATIERE DE SALUBRITE PUBLIQUE.....	48
III.6.1	Assainissement au niveau des ménages	48
III.6.2	Comportement de la population de la ZIP sur les voies publiques	52
III.7	LA SECURITE ROUTIERE.....	53
III.7.1	Usagers du tronçon propriétaires de moyens de déplacement	53
III.7.1.1	Utilisation des engins par les usagers.....	54
III.7.1.2	Perception des usagers sur l'état de la route	54
III.7.1.3	Comportement en matière de sécurité sur le tronçon	55
III.7.1.4	Usagers piétons du tronçon	56
III.7.2	Accidents survenus sur le tronçon en 2009.....	57
CONCLUSION		60
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES		61
TABLE DES MATIERES.....		62
ANNEXES		65
Annexe A : AUTRES RESULTATS DE L'ENQUETE MENAGE		65

Annexe B : AUTRES RESULTATS DE LA MESURE DU TEMPS DE PARCOURS ET DU TRAFIC	68
Annexe C : CARTES DES ZONES TAMPONS	74

ANNEXES

Annexe A : AUTRES RESULTATS DE L'ENQUETE MENAGE

Annexe A1 : Répartition de la population de l'échantillon par groupe d'âge et par sexe

			Sexe		Total
			Masculin	Féminin	
Catégorie d'âge	[0 ; 5[	Effectif	224	231	455
		% ligne	49,20	50,80	100,00
		% colonne	11,80	12,40	12,10
	[5 ; 10[	Effectif	244	233	477
		% ligne	51,20	48,80	100,00
		% colonne	12,90	12,50	12,70
	[10 ; 15[	Effectif	243	198	441
		% ligne	55,10	44,90	100,00
		% colonne	12,80	10,60	11,70
	[15 ; 20[	Effectif	189	227	416
		% ligne	45,40	54,60	100,00
		% colonne	10,00	12,20	11,10
	[20 ; 25[	Effectif	169	172	341
		% ligne	49,60	50,40	100,00
		% colonne	8,90	9,20	9,10
	[25 ; 30[	Effectif	175	175	350
		% ligne	50,00	50,00	100,00
		% colonne	9,20	9,40	9,30
	[30 ; 35[	Effectif	128	148	276
		% ligne	46,40	53,60	100,00
		% colonne	6,80	7,90	7,30
	[35 ; 40[	Effectif	141	118	259
		% ligne	54,40	45,60	100,00
		% colonne	7,50	6,30	6,90
	[40 ; 45[	Effectif	86	115	201
		% ligne	42,80	57,20	100,00
		% colonne	4,50	6,20	5,30
[45 ; 50[	Effectif	96	72	168	
	% ligne	57,10	42,90	100,00	
	% colonne	5,10	3,90	4,50	
[50 ; 55[	Effectif	63	56	119	
	% ligne	52,90	47,10	100,00	
	% colonne	3,30	3,00	3,20	
[55 ; 60[	Effectif	51	33	84	
	% ligne	60,70	39,30	100,00	
	% colonne	2,70	1,80	2,20	
[60 ; 65[	Effectif	38	35	73	
	% ligne	52,10	47,90	100,00	

		% colonne	2,00	1,90	1,90
	[65 ; 70[	Effectif	21	21	42
		% ligne	50,00	50,00	100,00
		% colonne	1,10	1,10	1,10
	[70 ; 75[	Effectif	8	11	19
		% ligne	42,10	57,90	100,00
		% colonne	0,40	0,60	0,50
	[75 ; 80[	Effectif	6	6	12
		% ligne	50,00	50,00	100,00
		% colonne	0,30	0,30	0,30
	80 ans et plus	Effectif	10	17	27
		% ligne	37,00	63,00	100,00
		% colonne	0,50	0,90	0,70
Total		Effectif	1892	1868	3760
		% ligne	50,30	49,70	100,00
		% colonne	100,00	100,00	100,00

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Annexe A2 : Répartition de la population de l'échantillon selon le lien de parenté avec Chef de ménage et selon le sexe

			Sexe		Total
			Masculin	Féminin	
Lien avec le chef de ménage	Chef de ménage	Effectif	701	209	910
		% ligne	77,0	23,0	100,0
		% colonne	37,1	11,2	24,2
	Conjoint du chef	Effectif	11	549	560
		% ligne	2,0	98,0	100,0
		% colonne	,6	29,4	14,9
	Enfant du chef ou du conjoint	Effectif	955	824	1779
		% ligne	53,7	46,3	100,0
		% colonne	50,5	44,1	47,3
	Père ou mère du chef ou du conjoint	Effectif	3	22	25
		% ligne	12,0	88,0	100,0
		% colonne	,2	1,2	,7
	Autres parents du chef ou du conjoint	Effectif	205	222	427
		% ligne	48,0	52,0	100,0
		% colonne	10,8	11,9	11,4
	Autre personne non apparentée	Effectif	8	14	22
		% ligne	36,4	63,6	100,0
		% colonne	,4	,7	,6
	Domestique	Effectif	9	27	36
		% ligne	25,0	75,0	100,0
		% colonne	,5	1,4	1,0
Total		Effectif	1892	1867	3759
		% ligne	50,3%	49,7	100,0
		% colonne	100,0%	100,0	100,0

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Annexe A3 : Répartition de l'effectif de l'échantillon selon la situation matrimoniale et selon le sexe

		Sexe		Total
		Masculin	Féminin	
Situation de famille	Célibataire (jamais marié(e))	478	343	821
	Marié(e)/union libre	611	676	1287
	Divorcé(e) / séparé(e)	32	42	74
	Veuf (veuve)	13	93	106
	Personnes âgées de moins de 15 ans	758	712	1470
Total		1892	1866	3758

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Annexe A4 : Répartition de l'effectif de l'échantillon selon la religion et selon le sexe

		Sexe		Total
		Masculin	Féminin	
Religion	Catholique	858	815	1673
	Protestante	149	168	317
	Autres chrétiens	440	451	891
	Musulmane	88	85	173
	Animiste	147	170	317
	Sans religion	165	125	290
	Autre religion	44	52	96
Total		1891	1866	3757

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Annexe B : AUTRES RESULTATS DE LA MESURE DU TEMPS DE PARCOURS ET DU TRAFIC

Annexe B1 : Durée moyenne du parcours du tronçon suivant les heures d'entrée sur le tronçon et suivant le jour de la semaine

- Lundi**

Heure d'entrée du tronçon	00-2h	2-4h	4-6h	6-8h	8-10h	10-12h	12-14h	14-16h	16-18h	18-20h	20-22h	22-00h
Durée moyenne de parcours		24,67	20,60	20,67	22,68		21,50	18,86	22,83	20,17	15,33	

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

- Mardi**

Heure d'entrée du tronçon	00-2h	2-4h	4-6h	6-8h	8-10h	10-12h	12-14h	14-16h	16-18h	18-20h	20-22h	22-00h
Durée moyenne de parcours		10,67	18,29		20,80	27,12		27,07				

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

- Mercredi**

Heure d'entrée du tronçon	00-2h	2-4h	4-6h	6-8h	8-10h	10-12h	12-14h	14-16h	16-18h	18-20h	20-22h	22-00h
Durée moyenne de parcours								28,48	27,38	35,10	24,81	15,25

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

- Jeudi**

Heure d'entrée du tronçon	0-2h	2-4h	4-6h	6-8h	8-10h	10-12h	12-14h	14-16h	16-18h	18-20h	20-22h	22-00h
Durée moyenne de parcours	18,00	21,18	54,00	23,85	43,43	22,82	46,50	24,29	27,43	28,18	23,86	25,55

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

- Vendredi**

Heure d'entrée du tronçon	0-2h	2-4h	4-6h	6-8h	8-10h	10-12h	12-14h	14-16h	16-18h	18-20h	20-22h	22-00h
Durée moyenne de parcours	17,00		23,92	22,67	23,83	23,00	30,60	45,15		27,13	32,90	19,67

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

- Samedi**

Heure d'entrée du tronçon	00-2h	2-4h	4-6h	6-8h	8-10h	10-12h	12-14h	14-16h	16-18h	18-20h	20-22h	22-00h
Durée moyenne de parcours	17,00		26,58	18,60	24,25	21,00	20,80	23,19	71,50	53,70	29,00	26,00

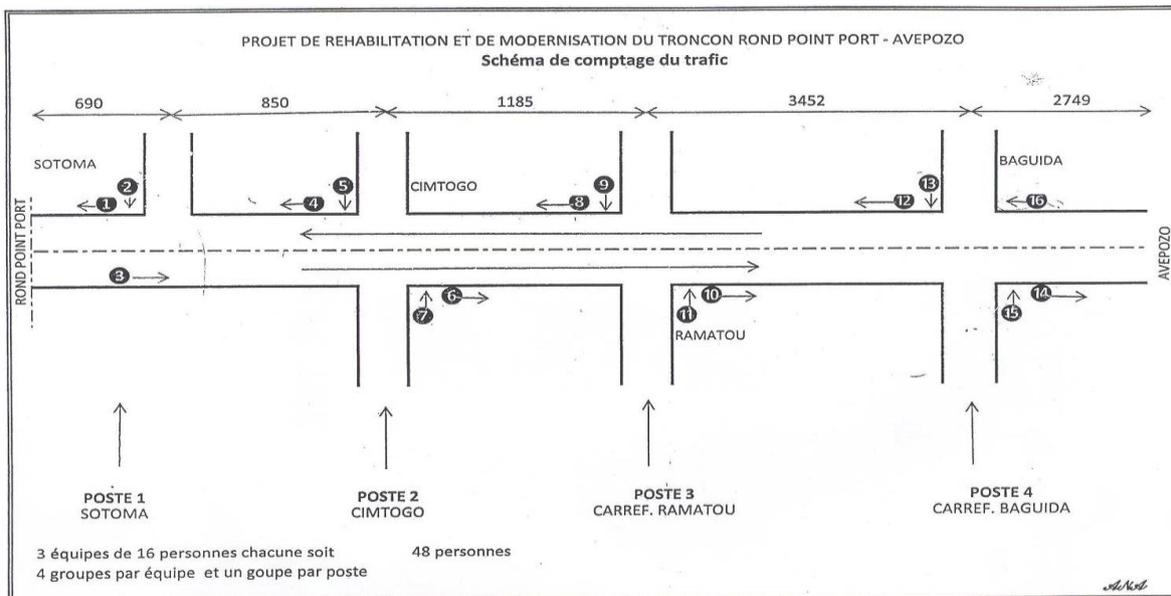
Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

• **Dimanche**

Heure d'entrée du tronçon	00-2h	2-4h	4-6h	6-8h	8-10h	10-12h	12-14h	14-16h	16-18h	18-20h	20-22h	22-00h
Durée moyenne de parcours		22,88	18,00	22,47	20,80	17,00		31,40	31,50	28,50	26,50	

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Annexe B2 : Dispositif du captage du flux par poste et par positionnement



Annexe B3 : Trafic total par poste et par positionnement

Récapitulatif du trafic de la période pour le poste de relevés de SOTOMA (POSTE 1)

	Nombre de VELOS & MOTOS	Nombre de VOITURES PERSONNELLES (5places)	Nombre de CAMIONNETTES	Nombre de MINIBUS	Nombre de BUS	Nombre de CAMIONS LOURDS A 2 ESSIEUX	Nombre de CAMIONS LOURDS A 3 ESSIEUX	Nombre de CAMIONS LOURDS A 4 ESSIEUX	Nombre de CAMIONS LOURDS A 5 ESSIEUX	Nombre de AUTRES VEHICULES
Positionnement 1: Carrefour SOTOMA vers Rond-point du Port Autonome de Lomé	96 541	109 289	7 102	4 392	761	2 579	5 122	1 909	1 704	26
Positionnement 2: Akodessewa vers Carrefour SOTOMA	21 308	3 851	461	318	11	195	117	109	83	21
Positionnement 3: Carrefour SOTOMA vers Carrefour CIMTOGO	45 061	51 317	3 819	4 376	483	3 250	1 879	1 886	1 712	46

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Récapitulatif du trafic de la période pour le poste de relevés de CIMTOGO (POSTE 2)

	Nombre de VELOS & MOTOS	Nombre de VOITURES PERSONNELLES (5places)	Nombre de CAMIONNETTES	Nombre de MINIBUS	Nombre de BUS	Nombre de CAMIONS LOURDS A 2 ESSIEUX	Nombre de CAMIONS LOURDS A 3 ESSIEUX	Nombre de CAMIONS LOURDS A 4 ESSIEUX	Nombre de CAMIONS LOURDS A 5 ESSIEUX	Nombre de AUTRES VEHICULES
Positionnement 4: Carrefour SOTOMA vers Rond-point du Port Autonome de Lomé	69 278	68 350	1 818	3 300	183	2 476	1 352	1 599	1 314	51
Positionnement 5: Akodessewa vers Carrefour SOTOMA	30 077	3 106	203	159	3	398	171	264	390	101
Positionnement 6: Carrefour SOTOMA vers Carrefour CIMTOGO	50 914	49 196	1 267	2 663	237	1 159	1 104	1 182	842	89
Positionnement 7: Carrefour SOTOMA vers Carrefour CIMTOGO	22 742	7 515	756	713	11	1 409	1 121	1 974	2 499	66

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Récapitulatif du trafic de la période pour le poste de relevés de RAMATOU (POSTE 3)

	Nombre de VELOS & MOTOS	Nombre de VOITURES PERSONNELLES (5places)	Nombre de CAMIONNETTES	Nombre de MINIBUS	Nombre de BUS	Nombre de CAMIONS LOURDS A 2 ESSIEUX	Nombre de CAMIONS LOURDS A 3 ESSIEUX	Nombre de CAMIONS LOURDS A 4 ESSIEUX	Nombre de CAMIONS LOURDS A 5 ESSIEUX	Nombre de AUTRES VEHICULES
Positionnement 8: Carrefour RAMATOU vers Carrefour CIMTOGO	32 429	43 125	2 404	2 174	384	1 323	398	831	638	50
Positionnement 9: Sens entrant dans le carrefour RAMATOU venant de VIVALAIT	6 487	949	237	99	0	142	126	1 323	614	107
Positionnement 10: Carrefour RAMATOU vers BAGUIDA	55 680	66 379	2 161	3 771	148	1 424	873	595	772	77
Positionnement 11: Sens entrant dans le Carrefour RAMATOU venant de la plage	15 586	10 690	499	676	96	434	448	569	149	108

Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

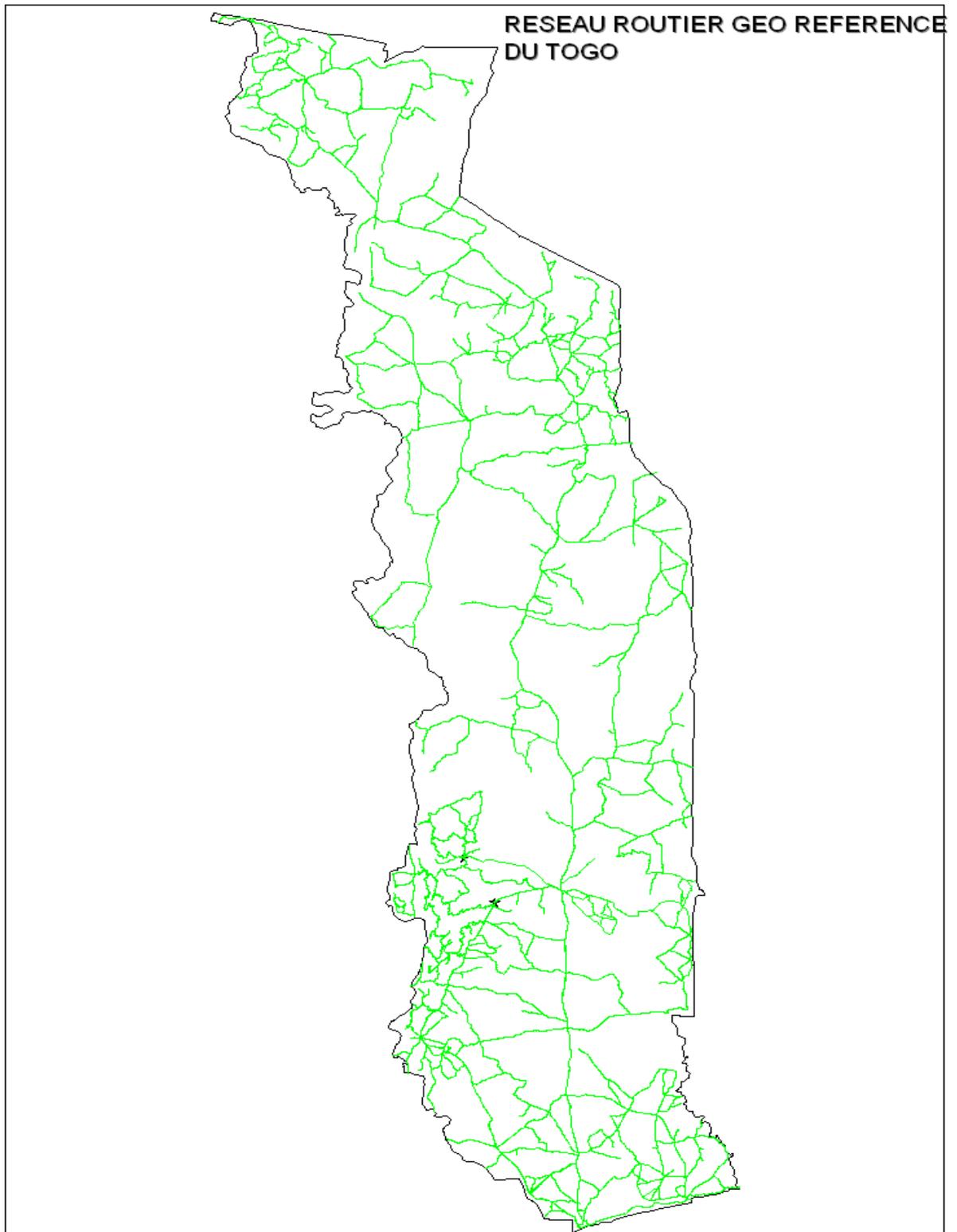
Récapitulatif du trafic de la période pour le poste de relevés de MONUMENT BAGUIDA (POSTE 4)

	Nombre de VELOS & MOTOS	Nombre de VOITURES PERSONNELLES (5places)	Nombre de CAMIONNETTES	Nombre de MINIBUS	Nombre de BUS	Nombre de CAMIONS LOURDS A 2 ESSIEUX	Nombre de CAMIONS LOURDS A 3 ESSIEUX	Nombre de CAMIONS LOURDS A 4 ESSIEUX	Nombre de CAMIONS LOURDS A 5 ESSIEUX	Nombre de AUTRES VEHICULES
Positionnement 12: Carrefour MONUMENT vers Carrefour RAMATOU	31 663	48 108	1 233	1 855	792	1 067	310	164	375	54
Positionnement 13: Sens entrant dans le carrefour Monument (Baguida) venant du quartier Baguida	8 499	2 641	79	90	4	59	16	2	3	20
Positionnement 14: Carrefour MONUMENT vers Avépozo	42 322	48 011	1 000	2 070	589	741	742	267	513	65
Positionnement 15: Sens entrant dans le Carrefour MONUMENT venant de la plage	636	289	6	20	0	9	2	0	0	0
Positionnement 16: Avépozo vers le Carrefour MONUMENT	42 245	49 381	1 292	2 829	196	677	764	512	500	95

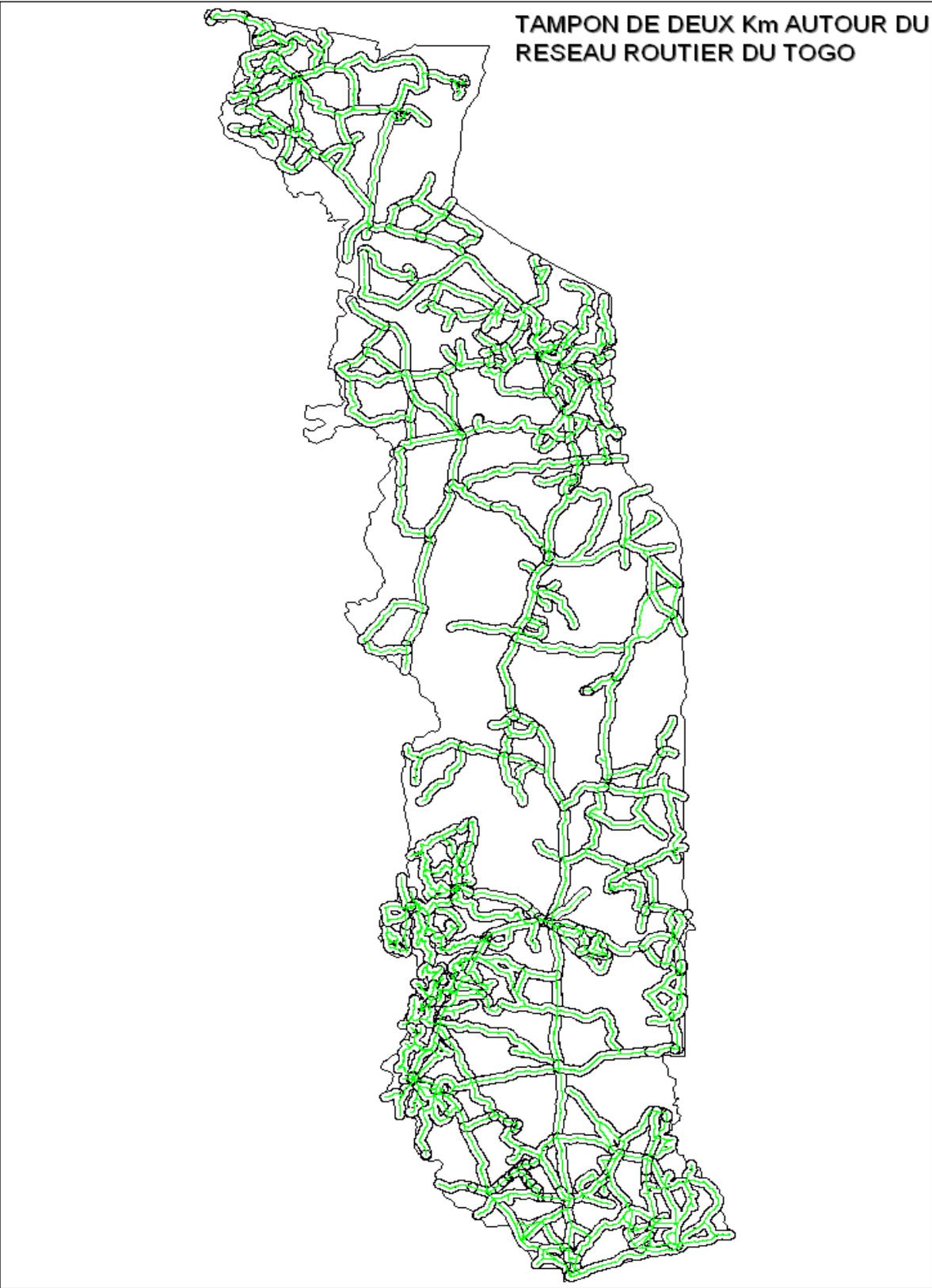
Source : DGSCN, Enquête d'établissement de la situation de référence, 2010

Annexe C : CARTES DES ZONES TAMPONS

Annexe C1 : Carte du réseau routier géo référencé du Togo



Annexe C2 : Zone tampon de 2 km autour du réseau routier du Togo



Annexe C3 : Carte de l'ensemble des localités dans la zone tampon

