

Alliance Nationale pour le Changement

Commission Urbanisme et Habitat

& Commission ad-hoc

MEMORANDUM
SUR LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES
ROUTIERES EN COURS

Août-décembre 2011

Sommaire

INTRODUCTION	2
1. La dégradation continue du cadre de vie des populations togolaises	3
1.1. Un contexte général de crise accentué par la vie chère	3
1.2. La détérioration des conditions de logement	3
1.3. L'accès difficile aux services urbains (eau, électricité et transports)	4
1.4. La dégradation de l'environnement urbain.....	5
2. Les projets d'infrastructure en cours	7
2.1. La reprise de la coopération avec les partenaires financiers et les attentes légitimes des populations togolaises.....	7
2.2. Les défaillances dans la planification des actions.....	7
2.2.1. L'organisation de l'administration des projets	7
2.2.2. L'identification des voies à rénover.....	8
2.3. Les défaillances dans la conception et la réalisation des projets d'infrastructures.....	11
2.3.1. Les carences techniques des projets	11
2.3.2. L'attribution des projets et le choix des prestataires.....	13
2.3.3. Le contrôle et la surveillance des travaux	14
2.3.4. Les retombées des projets de rénovation des rues.	15
2.3.5. Les conditions brutales de mise en œuvre des projets	16
3. Quelles solutions durables ?.....	17
3.1. Une mise en valeur équilibrée du territoire national.....	17
3.2. Un développement harmonieux de la ville capitale.....	17
3.3. Une politique de l'habitat qui garantisse à tous l'accès à un toit	18
3.4. La promotion de l'expertise et de la main d'œuvre togolaise dans l'industrie de la construction, du bâtiment et des travaux publics.....	18
3.5. Une décentralisation effective et une administration territoriale efficace.....	19
CONCLUSION	20

INTRODUCTION

Dans le cadre d'exécution de projets d'aménagement d'infrastructures routières et d'assainissement dans la ville de Lomé par le Gouvernement togolais, le Bureau National de l'ANC, soucieux du bien être des citoyens, a décidé de confier à l'une de ses Commissions, une étude approfondie sur les travaux aux fins d'en évaluer l'impact positif ou négatif sur la vie dans la cité.

En effet, la préoccupation première de l'ANC est de tout temps le bien être des populations. Le Togo a subi durant les cinq dernières années des inondations pratiquement partout sur le territoire national et en particulier dans la ville de Lomé. Ces inondations étaient dues en partie aux infrastructures urbaines vétustes, obsolètes ou inexistantes. Il convient tout à fait, au moment où des travaux d'infrastructures urbaines sont en cours, que les préoccupations des citoyens soient prises en compte.

Il est à noter que ces travaux qui ont démarré depuis 2009 créent des gênes et nuisances terribles à la population, pour des raisons que soulève le présent document. Nonobstant les problèmes techniques relevés par la population sur les dites infrastructures dont elle est la première bénéficiaire, les équipes d'études et d'évaluation, constituées d'architectes, d'urbanistes, d'ingénieurs de travaux publics, d'économistes etc., ont constaté beaucoup d'insuffisances et d'irrégularités dans l'exécution de ces travaux.

Le présent document rend compte des résultats de ces constats et évaluations. Il entend informer très largement les populations. Il esquisse à grands traits des solutions alternatives ; solutions qui sont moins couteuses et plus pertinentes en terme d'efficacité.

Le document dans un premier temps s'est intéressé au contexte général de vie des populations avant, pendant et après les travaux. Ensuite, il retrace l'ensemble des projets d'infrastructures en cours dans la ville de Lomé. Enfin, il finit avec les solutions proposées par l'ANC.

1. La dégradation continue du cadre de vie des populations togolaises

1.1. Un contexte général de crise accentué par la vie chère

Les populations togolaises en général, celles de Lomé concernées par les travaux en cours, en particulier, sont confrontées depuis plusieurs décennies à une situation de paupérisation accentuée. Cette paupérisation est marquée par :

- L'accroissement continu de la pression fiscale dans tous les secteurs de la vie économique. Cet accroissement de la pression fiscale étant plus ou moins entretenu par la multiplication de taxes inopportunes et inefficaces à différents étages sur les biens de consommation courante; parmi ces taxes, on peut citer en autres, les taxes sur les revendeuses et revendeurs sur les places des marchés de quartiers, tout comme sur celles des grands marchés d'Adawlato et de Hédzranawoé ; les taxes de circulation ou de stationnement sur les véhicules (taxis privés et taxi-moto) de transport urbain ; les droits de timbre, pour la légalisation de pièces d'état civil et de document.
- la hausse du prix des produits de première consommation ;
- la stagnation des revenus des ménages, en dépit des promesses non tenues par le Gouvernement pour une hausse des salaires et revenus.

Les populations togolaises ne bénéficient pas de l'embellie économique sensée apparaître après que notre pays ait renoué avec ses partenaires en développement. En dépit des protestations récurrentes des associations de consommateurs, des syndicats, des étudiants, etc...., le Gouvernement reste insensible aux préoccupations des populations et se conforte dans des mesures dilatoires, d'intimidation, de répression..., ainsi que des tentatives de division à relents tribalistes sur les organisations engagées dans lesdites protestations.

1.2. La détérioration des conditions de logement

Dans ce concert d'aggravation de conditions de vie des populations, la crise du logement présente un caractère très sérieux et très préoccupant. Le Togo, contrairement à plusieurs autres pays de la sous-région, n'a jamais mis en œuvre une véritable politique de logement. Les rares opérations d'habitat planifié ont offert leur maigre production aux populations les plus aisées. Il n'y a pas de logement social au Togo. Le citoyen togolais est donc tenu de créer lui-même son cadre de vie dans des conditions financières précaires. Ce système

d'autopromotion qui a contribué à produire l'essentiel du parc de logement à Lomé et dans les villes de l'intérieur est aujourd'hui en panne à cause de plusieurs facteurs :

- l'accès difficile à l'emploi et à un revenu stable,
- la vie chère et la dégradation des capacités d'épargne des ménages,
- la spéculation foncière.

Aujourd'hui le prix du terrain habitable le moins coûteux en zone périurbaine, dans les environs de Lomé, est de l'ordre de deux millions de FCFA, ce qui représente 70 fois le salaire minimum (SMIG) et 20 fois le salaire d'un cadre supérieur de la Fonction Publique.

Le prix de la tonne de ciment au Togo est actuellement supérieur à quatre-vingt mille (80 000) francs soit trois fois le salaire minimum (SMIG) et 80% du salaire d'un cadre supérieur de la Fonction Publique. Comment le citoyen togolais peut-il accéder à un logement décent dans ces conditions et même en sacrifiant tous ses revenus pendant plus de la moitié de son existence ? Cette situation est encore plus grave quand on s'aperçoit que la course au logement entraîne une spéculation permanente par la multiplication de conflits fonciers, entraînant des drames familiaux et sociaux.

L'absence affichée de transparence dans la gestion des réserves administratives par les Autorités, l'absence de dédommagement des populations sujettes à l'expropriation pour cause d'utilité publique, ont quant à elles totalement discrédité toute démarche de constitution d'emprises à usage public auprès des populations. L'état de non-droit pratiqué par le pouvoir en place se traduit ainsi négativement dans les pratiques foncières.

Dans le même temps, les conditions de logement locatif demeurent précaires ; aucune mesure de protection des locataires n'ayant été prise. Le loyer le moins disant en zone urbaine est de l'ordre de 10.000 FCFA pour une pièce, soit le tiers du salaire minimum (SMIG). Le Togolais le moins nanti, locataire, est condamné à consacrer la moitié de ses revenus au paiement de son loyer. Comment peut-il alors subvenir aux besoins d'alimentation, de santé, et d'éducation de ses enfants ?

1.3. L'accès difficile aux services urbains (eau, électricité et transports)

Les populations de la ville de Lomé et de ses environs rencontrent des difficultés sérieuses pour accéder à l'eau potable, à l'électricité et aux transports.

Les sociétés de distribution d'eau, d'électricité vivent en monopole. Ce monopole normalement leur confère le devoir de desservir toute la population où qu'elle se trouve sur le territoire national : ce qui n'est pas le cas.

Le transport en commun est inexistant et quand il est offert par des privés ou des sociétés privées, les prix sont hors de portée ou inadéquats. Du reste, ces privés sont exagérément

taxés, sans parler des rackets permanents des forces de sécurité, au vu et au su de tout le monde.

S'agissant de l'électricité, les réseaux ne couvrent actuellement que le tiers du Grand Lomé, et les populations sont obligées de financer l'extension du réseau de distribution pour pouvoir bénéficier du branchement. Les coûts de branchement demeurent inaccessibles à la grande partie des ménages, qui est obligée d'avoir recours au système « araignée », source d'énormes chutes de tension dans le réseau. La qualité de l'énergie distribuée dans les zones où règnent les branchements « araignée » laisse beaucoup à désirer. Malgré les efforts financiers de la population complétés par les appuis des bailleurs de fonds sur ledit secteur (électricité), le Gouvernement est incapable de juguler le problème et se complait dans des discours abusifs.

Quant à l'eau, le problème reste entier. On se demande à quoi a servi le projet qui devait permettre le branchement de plusieurs centaines de milliers de ménages et qui, selon les responsables de la TDE (Togolaise des Eaux), a été déjà exécuté ? Il est impensable qu'au 21^{ème} siècle, les gens fassent la corvée de l'eau dans la Capitale d'un pays comme le Togo. Les initiatives de certains honnêtes citoyens qui ont fait leurs propres forages et en ont profité pour aider les populations de leurs localités ont été brisées par la TDE en complicité avec l'Etat qui leur ont imposé des montants exorbitants à payer sous prétexte que la commercialisation des eaux de la nappe phréatique est du seul ressort de l'Etat (tout le sous-sol togolais appartient à l'Etat togolais). En bref, aucun effort d'investissement public n'est fait pour garantir à toutes les populations de nos villes l'accès à l'eau potable, et pourtant les slogans sont martelés à longueur d'années par les pouvoirs publics.

Il n'existe pas de transport public au Togo depuis son abolition au début des années 1980. Et pourtant, même aux Etats-Unis où le libéralisme est appliqué à outrance, les transports publics sont maintenus après les deux dernières crises (crise de l'immobilier (subprime) et la crise financière). Lomé dispose d'une dizaine d'axes routiers dont deux sont exploités par la société privée SOTRAL ; le reste des axes sont exploités par des transporteurs routiers (bus et taxis) et des motos-taxis. Les coûts des transports sont fixés par l'Etat en fonction de la distance et du prix du carburant. Les bus que le Gouvernement prétend avoir commandés et qui seraient mis en service au plus tard en décembre 2011 ne sont toujours pas disponibles. On se demande si ces bus arriveront un jour. Ces bus qui sont insuffisants devaient constituer un début de solution au transport public. Mais malheureusement, le déploiement choisi par le Gouvernement sort de l'entendement de tous. On sait que SOTRAL dessert déjà deux artères. Au lieu de déployer les bus sur des artères non encore desservies, le Gouvernement prévoit d'utiliser les bus prévus sur les mêmes axes, axes actuellement desservis par SOTRAL. Quel gâchis nous prépare-t-on !

1.4. La dégradation de l'environnement urbain

Lomé, à l'instar de la plupart des autres villes de notre pays ne dispose pas de document d'aménagement et d'urbanisme à jour. Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme date de 1981 et n'a jamais été actualisé, alors qu'il a été prévu pour quinze ans. Ce document élaboré à grands frais a d'ailleurs été très peu appliqué, les Autorités étant peu préoccupées par le devenir de notre capitale. La plupart des problèmes environnementaux que vivent aujourd'hui nos populations auraient pu être évités si certains principes basiques contenus dans ce document avaient été mis en œuvre.

L'environnement urbain de Lomé se dégrade à longueur d'années aux rythmes des inondations, de la pollution, des constructions anarchiques dans les bas-fonds, etc. Cette dégradation de l'environnement urbain entraîne des conséquences inévitables sur le plan sanitaire. La récurrence des maladies diarrhéiques, du paludisme et autres est ainsi une conséquence directe de la négligence des Autorités à l'égard de l'environnement urbain.

2. Les projets d'infrastructure en cours

2.1. La reprise de la coopération avec les partenaires financiers et les attentes légitimes des populations togolaises

Entre les années 2010 et 2011, le Togo a atteint le point d'achèvement des pays pauvres très endettés (initiative PPTE). Cette situation lui a offert l'occasion de bénéficier de la remise d'une grande partie de sa dette. C'est également une occasion pour le Togo de pouvoir être éligible pour obtenir de nouveaux emprunts.

Ainsi, l'Etat togolais va faire appel à plusieurs crédits dans le cadre de sa politique de rénovation et de modernisation des infrastructures routières. Parmi les bailleurs de fonds, nous pouvons citer :

- la BOAD,
- la BIDC,
- la BID,
- la banque EXIM de Chine,
- l'Union Européenne.

Le tableau récapitulatif joint en annexe donne les différents bailleurs de fonds impliqués dans le financement de chaque projet.

En dehors des projets que l'on retrouve dans de le tableau, le Gouvernement est en train de monter des projets à préfinancer par les entreprises. Il est à noter que les projets préfinancés par les entreprises prestataires sont au moins deux fois plus chers que les projets financés en bonne et due forme. Nous demandons expressément au Gouvernement d'arrêter sans délai cette manœuvre qui coûte chère au contribuable qui ne veut plus laisser une sale ardoise à ses descendants et les générations à venir.

Les voies en projets se feront au fur et à mesure que le budget d'investissement le permettra à moins qu'il n'y ait urgence : ce qui n'est pas le cas en ce jour pour les dossiers évoqués.

2.2. Les défaillances dans la planification des actions

2.2.1. L'organisation de l'administration des projets.

Les projets qui se déroulent peuvent être classés sous trois volets :

- le projet d'aménagement de la zone lagunaire (PAZOL) dont le Maître d'Ouvrage est le Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat avec comme Maître d'Ouvrage délégué l'AGETUR ;

- le projet de drainage des eaux vers les différents points de rétention avec le Ministère Délégué à l'Aménagement du Territoire, comme Maître d'Ouvrage;
- et les projets de rénovation des voies proprement dites dont le Maître d'ouvrage est le Ministère des Travaux Publics.

Remarque importante 1 : La rénovation des voies de la ville de Lomé ne sont pas des attributions de l'Etat Central, mais des attributions de la Municipalité de Lomé.

En s'octroyant les travaux publics de la ville de Lomé, l'Etat togolais démontre qu'il n'a absolument aucune idée de son domaine de compétence ou viole en toute connaissance de cause une fois de plus, les lois de la bonne gouvernance. C'est juste une usurpation de compétences.

Les domaines de compétences du pouvoir central, donc de l'Etat togolais en la matière, se trouvent dans la conduite des travaux de construction de routes régionales, nationales et internationales (exemple : route Rond-point Port - Hôtel Tropicana qui est à cheval sur Lomé Commune et la Préfecture du Golfe, la voie de Contournement Golf Club – Route de Kpalimé, Agoè - Adidogomé).

Donc pour le cas de la ville de Lomé, c'est à la Municipalité que revient cette charge qui sera menée techniquement par la Direction des Services Techniques (DST) créée à cet effet. En cas de manque de compétences, la DST par l'intermédiaire de la Municipalité doit faire appel au Ministère des TP et le cas échéant aux experts pour la réalisation de leurs missions.

De même, l'aménagement de la zone lagunaire (PAZOL) est une activité de la Commune de Lomé. A ce titre, le Maître d'Ouvrage ne peut pas être le Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat mais la Municipalité de Lomé. La Municipalité peut avoir comme Maître d'Ouvrage délégué l'AGETUR. Le Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat devrait tout simplement appuyer techniquement la Municipalité en cas de besoin et être son interlocuteur auprès du Pouvoir Central.

Le projet de drainage des eaux vers les différents points de rétention dans la ville de Lomé ne relève pas de du Ministère Délégué à l'Aménagement du Territoire, comme Maître d'Ouvrage. Même si le financement est obtenu à travers ledit ministère, ce dernier doit le rétrocéder à la Municipalité. Le Ministère Délégué à l'Aménagement du Territoire a outrepassé ses prérogatives et compétences.

2.2.2. L'identification des voies à rénover

A Lomé, on répertorie trois types de voies à rénover:

- les voies fortement dégradées ;
- les voies moyennement dégradées ;
- les voies vétustes et grandes voies impraticables.

Les voies fortement dégradées avant le début des projets sont les suivantes :

- la voie express Lomé-Port ;
- la nationale n°2 : Rond-point Port – Avépozo (route d’Aného);
- l’Avenue Augustino de Souza ;
- l’Avenue Maman Ndanida (anciennement rue d’Amoutiévé) ;
- le boulevard du 13 janvier (boulevard circulaire) côté ouest : des feux tricolores des sapeurs pompiers jusqu’à la plage, non loin du Palais de la Présidence;
- l’avenue Akéi prolongée (feux tricolores du boulevard Jean-Paul II jusqu’à l’aéroport) ;
- l’avenue de Calais ;
- la rue de la Gare ;
- la rue du Chemin de fer ;
- avenue du 24 janvier.

Les voies moyennement dégradées sont :

- rue KOUMORE ;
- Avenue François MITTERAND ;
- Avenue Kléber DADJO ;
- Avenue Georges POMPIDOU ;
- Boulevard Eyadema,
- Bretelle Rond-point CERFER – Rond-point Gakpoto ;
- Avenue DUISBOURG ;
- Boulevard circulaire côté est ;
- Avenue Akéi.

Les voies vétustes et les grandes voies impraticables sont :

- Boulevard du ZIO (voie passant devant l’EPP de Hédzranawoé);
- Boulevard du Haho (voie passant devant le grand Marché de Hédzranawoé);
- Rue Tchamba (voie passant devant la résidence de CERFER);
- Boulevard Malfakassa prolongé (voie Bè Kpota – Adakpamé);
- Voie de contournement est de la ville (Adakpamé, contournement nord de l’Aéroport, Kégué, Golf Club);
- Bretelle Adidogomé (BKS Agoè, Adidoadin, Avédji, Adidogomé) ;
- Voie de contournement ouest de la ville (Golf Club, Camp FIR, Agoè Telessou, Amadan Homé) ;
- Avenue des Kondona (rue en face du portail du Garage Central reliant le boulevard Jean-Paul II ;
- Rue de l’Ogou (rue côté ouest du Lycée français de Lomé);
- Bretelle CERFER – Boulevard Jean-Paul II ;
- Bretelle Foire Togo 2000 – Route de Kégué.

Cette classification des voies est faite sur des hypothèses objectives que sont:

- le niveau de dégradation des voies et infrastructures existantes,
- l'intensité du trafic.

Cette classification suppose que les travaux sur lesdites voies doivent être exécutés suivant l'ordre de priorité suivant :

- voies fortement dégradées,
- voies vétustes et grandes voies de circulation impraticables,
- voies moyennement dégradées.

Remarque importante 2 : *il est à déplorer que certaines voies ne justifiant ni de dégradation, ni de trafic, sont actuellement en chantier alors que la population peine toujours à circuler dans la ville sur les voies fortement dégradées.* Il s'agit de:

- Rue Khra, au quartier des étoiles ;
- Rue Kame, au quartier des étoiles ;
- Rue Tampouté, à Doulassamé entre le Camp de la Gendarmerie et le collège NDA,
- Rue de Paris,
- Rue Kadja ;
- Rue Gnémégna.

L'intrusion de ces voies dans les projets en cours interpelle la conscience du commun des Togolais et amène à se poser la question suivante :

- Qu'est-ce qui justifie les travaux sur ces voies ?
- Qui finance ces projets et pour le compte de qui ?
- Enfin, quel est l'impact que le remboursement de ces dettes aura sur le contribuable togolais dans le futur ?

La réponse à toutes ces questions a pour point central, le contribuable togolais. Il est donc impérieux d'amener tous les citoyens togolais à comprendre les enjeux et à demander des comptes au gouvernement sur la manière dont ces projets sont gérés. Cette responsabilité citoyenne incombe en particulier aux partis politiques.

Conclusion partielle : dans le cadre de l'exécution de tous ces projets, le Gouvernement togolais opère dans une improvisation totale. On constate qu'il n'y a aucune planification. C'est la raison pour laquelle la programmation des travaux sur les différentes voies pose d'énormes problèmes pour un développement harmonieux de la ville. Les exemples suivants sont éloquentes :

- aucune disposition n'est prise au niveau de l'Ambassade d'Allemagne sur la nouvelle voie Kodjoviakopé – Rond-point du Port pour permettre le passage de l'émissaire ou exutoire qui doit déverser le trop plein de la lagune (lac ouest) dans la mer ;
- les exutoires devant servir à drainer les eaux de Baguida et Avépozo ne sont même pas encore étudiés, que les travaux de construction de la nouvelle voie entre Rond-

point Port et Tropicana ont démarré. La conséquence est que la nouvelle construction risque de subir des modifications majeures qui feront l'objet de surcoûts pour le contribuable;

- le drainage des eaux pluviales et de ruissellement de la zone de Tokoin n'a pas encore trouvé de solution alors que les travaux des routes se poursuivent dans ladite zone.

En bref, le **plan directeur d'assainissement de la ville** n'est pas prêt, alors qu'il doit faire partie intégrante du plan de circulation dans la ville qui à son tour doit être à la base des travaux de dimensionnement et de construction des voies.

Cette erreur est due au fait que le Pouvoir n'arrive pas à faire la distinction entre la **planification** et la **programmation**.

2.3. Les défaillances dans la conception et la réalisation des projets d'infrastructures

A ce jour, bien que tous les chantiers soient déjà lancés, trois défaillances majeures sont à constater :

- l'inexistence d'un plan d'exécution approuvé avant le lancement des travaux ;
- l'inexistence d'un plan global de drainage des eaux pluviales et usées pour la ville ;
- une coordination difficile entre les différents chantiers aux points de croisement.

Ceci montre à suffisance, dans quelle improvisation baigne le Gouvernement togolais. Au cours de la réunion du 25 mars 2010 au Ministère des TP avec tous les prestataires (entreprises, mission de surveillance et de contrôle), et les services concédés (Togo Telecom, CEET, TDE), le Directeur Général des TP l'a reconnu officiellement devant tous.

Cette improvisation se retrouve déjà dans le premier projet réalisé, à savoir la voie du littoral : Douanes de Kodjoviakopé – Rond-point Port. En effet, la traversée de cette voie par l'exutoire qui devra relier la lagune ouest à la mer, pour déverser le trop plein de la première dans la seconde, n'est pas prévue. Ce qui aura pour conséquence de casser cette voie réceptionnée au 1^{er} décembre 2010 dans un délai de moins d'un an.

2.3.1. Les carences techniques des projets

En analysant bien tous les projets de construction de voies dans la ville, on peut distinguer deux types de carences : les carences d'ordre conceptuel et les malfaçons.

S'agissant des carences d'ordre conceptuel, on peut prendre à témoin la voie du littoral : Douanes de Kodjoviakopé – Rond-point Port, où les remarques fondamentales suivantes sont flagrantes :

- une voie de circulation doit avant tout permettre une fluidité totale de la circulation, donc pas d'arrêt. Au lieu de cela, on remplace cette voie qui était jadis express par

une voie non express, alors que cette voie est prioritairement réservée au trafic sous régional (Abidjan, Accra, Lomé, Cotonou, Lagos) ;

- tous les ronds-points réalisés sur la voie n'ont suivi aucune norme éprouvée. Ceci a pour conséquence au moment des différents amorçages de leur contournement, de se retrouver largement déporté par l'inertie (moment d'inertie). Donc, les différents ronds-points établis sur cette voie sont source d'insécurité et doivent être repris ultérieurement ou carrément remplacés par des échangeurs;
- les ronds-points : du Port, de CIMTOGO, de l'ITP, de Baguida doivent être remplacés par des échangeurs pour permettre aux utilisateurs de cette voie de circuler dans les meilleures conditions. Ces échangeurs ne coûtent pas grande chose si on les compare à un voyage officiel du Chef de l'Etat à l'extérieur du pays.

Il y a lieu d'exiger que des échangeurs soient construits aux ronds-points du Port, de CIMTOGO, et de Baguida, que des ponts soient construits au niveau des carrefours d'ITP et de SHELL (l'ancienne Raffinerie).

S'agissant toujours des carences conceptuelles, on peut aussi citer :

- le fait d'adopter des caniveaux à fond carré. Ces caniveaux sont des sources de rétention de débris dans les dits caniveaux. En lieu et place de ces caniveaux, il est préférable d'adopter des caniveaux à fond circulaire ;
- l'abus dans la construction de caniveaux sur les voies. Certaines voies étroites comme celle partant du carrefour CICA TOYOTA pour rejoindre l'avenue Jean-Paul II, dispose de caniveau de chaque côté. En cet endroit, un caniveau sur un seul côté serait suffisant. Les eaux pluviales de l'autre côté pourraient être drainées vers des collecteurs qui communiqueraient avec le caniveau retenu.

Quant aux malfaçons, on peut noter les cas suivants :

- l'état de surface des chaussées qui est irrégulière. Cette carence est source de détérioration plus rapide de la voie et d'accident de circulation à la moindre inattention ;
- les tracés et signalisation sur les voies : le tracé d'une voie lui confère le qualificatif de route ou rue. Une voie non tracée est une piste sans aucune mesure de sécurité,
- les voies qui ont subi du surfacage uniquement n'ont pas été tracées. C'est le cas du Boulevard du Haho, Avenue Augustino de SOUZA, Avenue du RPT entre la Rue de « MEMENE » et le début de l'hôtel TODMAN d'une part, et le début de la clôture de la CEB jusqu'à l'entrée CEET, etc.

Ces malfaçons sont parfois la conséquence d'une mauvaise programmation et/ou d'un mauvais suivi des travaux. C'est pourquoi le choix des entreprises prestataires des travaux a une importance capitale.

2.3.2. L'attribution des projets et le choix des prestataires

Si les premiers projets ont fait objet d'appels d'offres, ceci n'est plus le cas maintenant. Les marchés sont passés de gré à gré au vu et au su de tous.

Les différentes entreprises intervenant dans le cadre desdits projets sont :

- ADEOTI : béninoise, Rue du Chemin de fer Ouest (SGGG – NOPATO) ;
- CENTRO : togolaise, Rue du Chemin de Fer Est (Immeuble FIATA – NOPATO) ;
- CGC : chinoise, exutoire ;
- GELLOQ-TOGO : togolaise, Rue de Tchamba ;
- GER : togolaise, Rue de la Gare et Avenue de Calais ;
- ENCOTRA : togolaise, Bretelle Rond-point CERFER – Rond point Gakpoto ;
- EBOMAF : burkinabé, Boulevard Circulaire et Bretelle Adidogomé – Agoè ;
- IMS : togolais, Avenue des Kondona ;
- SOGEA-SATOM : français, Rue de Paris, Rue Tampouté, Rue Kadja, Rue Khra, Rue Kame, Rue Gnémégna ;
- SNCTPC : chinoise, Rond-point Port – Avépozo ;
- YAMEN : béninoise, Route d'Amoutiévé.

Observation : Sur les onze entreprises intervenant à Lomé, six (6) sont d'origine étrangère. Mais, il est à noter que les plus gros marchés sont attribués à ces dernières pour plusieurs raisons qui ne sont autres que des mesures discriminatoires envers les locales:

- expériences dans le domaine ;
- chiffres d'affaires réalisés au cours des cinq dernières années ;
- marge d'autofinancement ;
- logistique,...

L'attribution des marchés n'est plus aujourd'hui formelle. La preuve en est que pour recharger en bitume le Boulevard du HAHO (portion de voie entre le Marché de Hédzranawoé et le Rond-point de la Polyclinique Saint-Joseph), le marché était accordé à l'entreprise SADE. Attendant l'avance de démarrage pour commencer, cette dernière s'est vue à son grand étonnement le travail réalisé par EBOMAF, une entreprise burkinabé, qui dispose d'une bonne marge d'autofinancement. Le conflit sur le terrain a été étouffé et SADE s'est vu promettre un marché compensatoire pour oublier ce malentendu.

Autre incident non moins banal, est le cas de YAMEN S.A. Cette entreprise béninoise qui s'occupe de la rénovation de la route d'Amoutiévé (Avenue Maman Ndanida), a commis une grosse bévue qui est celle-ci. Un de ses premiers responsables qui est un Libanais, s'est enfui avec un pactole de plus de 200 millions de FCFA en abandonnant les travaux de la route. Cette bévue a créé un arrêt du chantier durant plus de trois semaines.

Remarque importante 3 : si on reproche aux entreprises locales leur mauvaise organisation et leur manque de crédibilité, que peut-on dire du comportement de YAMEN S.A. ? Tout porte à croire que la disqualification des entreprises locales est un alibi pour éviter aux entreprises nationales de savoir comment les détournements sont orchestrés au haut niveau dans les grands marchés publics.

Un point aussi évocateur est l'attribution de la construction de l'Avenue des Kondona à l'entreprise IMS qui est une entreprise locale. Cette entreprise est celle qui a construit la portion de la route nationale n°1 entre le Golf Club et le rond-point GTA. Cette entreprise a brillé par son incompetence et inorganisation. La voie que nous venons de citer fait partie des voies à reprendre pour un montant non moins négligeable.

Remarque importante 4 : si on reproche aux entreprises locales, leur inexpérience et leur manque d'organisation, et que dans le même temps on continue à attribuer à IMS malgré ses prestations antérieures, de nouveaux marchés, ceci montre que cette entreprise est une voie de détournement mise en place par le système.

Voici comment les 120 milliards de FCFA budgétisés pour l'année budgétaire 2010-2011 a été géré, en plus de financements supplémentaires accordés au cours de l'année 2011.

2.3.3. Le contrôle et la surveillance des travaux

Plusieurs cabinets ont été commis dans le cadre de la surveillance, du contrôle et des conseils des travaux de construction. Les cabinets d'ingénieurs-conseils sont de quatre nationalités :

- togolaise,
- béninoise,
- burkinabé,
- malienne,
- tunisienne.

Ces cabinets doivent avoir une réputation avérée et un personnel réputé dans les travaux demandés. Mais malheureusement, on constate sur le terrain que les cabinets au lieu d'être des sources de conseils, se cherchent eux-mêmes. La conséquence est que les solutions aux différents problèmes rencontrés ne sont pas trouvées en temps réel, engendrant de facto des retards dans l'exécution des travaux.

Sur certains chantiers, les cabinets d'ingénieurs-conseils n'arrivent pas à s'imposer aux entreprises pour les raisons suivantes :

- l'entreprise a des appuis politiques forts au niveau du ministère des TP que craint le cabinet : c'est le cas des entreprises chinoises et burkinabé ;

- le cabinet n'a pas les compétences avérées et se trouve alors de facto en position de faiblesse : c'est le cas du cabinet burkinabé GTAH/DECO ;
- le cabinet est de mèche avec l'entreprise et laisse passer certaines malfaçons qui suscitent la réprobation des autres partenaires du projet : c'est le cas des cabinets burkinabé.

La neutralité et l'objectivité des cabinets constituent un gage de succès et de respect des normes dans la réalisation desdits projets. Donc, au moment de choisir un cabinet pour le contrôle d'un projet donné, le Maître d'Ouvrage doit prendre en compte la neutralité de celui-ci par rapport à l'entreprise prestataire. Tel n'est pas le cas s'agissant des marchés de l'entreprise burkinabé EBOMAF. Son cabinet d'ingénieurs-conseils est de même nationalité (burkinabé-malienne).

Ceci a pour conséquence, le mutisme ou le statut quo que l'on constate sur certains points qui sont régulièrement soulevés.

En conséquence, les fonctions des missions de contrôle et de surveillance ne se passent pas dans les meilleures conditions. Il convient de lancer un appel aux cabinets d'ingénieurs-conseils de se ressaisir et de mener leurs missions en toute objectivité et neutralité. Car leur responsabilité est autant engagée que celle des entreprises sur les ouvrages réalisés. Si un jour, un audit devrait être fait, ils répondront au même titre que les autres partenaires du Projet.

2.3.4. Les retombées des projets de rénovation des rues.

Tout va bien quand les BTP vont bien. Tel n'est pas le cas pour les projets en cours à Lomé car, seuls les strapontins sont réservés aux entreprises locales et aux populations locales.

S'agissant des entreprises locales, ce sont les petites voies qui leur ont été attribuées : Rue de la Gare, Rue du Chemin de Fer, Avenue des Kondona, Avenue de Calais. Au niveau des entreprises étrangères, le personnel d'encadrement qui a les plus gros salaires est expatrié, les togolais sont confinés aux travaux de manœuvres et de tacherons.

Un cas rare est celui de l'entreprise EBOMAF où même les manœuvres sont importés du Burkina Faso.

Remarque importante 5 : Ces situations appellent à un éveil de conscience nationale pour arrêter ce phénomène le plus tôt possible. Les bénéficiaires sont déjà pour les entreprises qui les rapatrient où ils veulent. Le Togo dispose de la main d'œuvre nécessaire à la gestion et à la réalisation des travaux de BTP. La preuve est que le Togo par l'entremise de l'ENSI a formé le plus grand nombre d'ingénieurs et de techniciens civils de la sous région et dispose des professeurs d'universités attirés dans les différents domaines du métier, qui ont été eux-mêmes formés dans les plus grandes universités du Canada, d'Allemagne, de France, ...

2.3.5. Les conditions brutales de mise en œuvre des projets

Les conditions de mise en œuvre de projet interpellent quant à la considération que les Autorités peuvent avoir à l'égard de leurs compatriotes. Ainsi :

- certaines mesures de démantèlement express ont été prises sans préavis et sans prise en compte des préjudices économiques à l'endroit des riverains et usagers ;
- les opérations de mise en chantier ont été exécutées sans sensibilisation de la population, sans signalisation quant aux itinéraires en travaux et aux itinéraires de déviation ;
- les opérations de mise en chantier se sont déroulées sans égard à la circulation et à l'activité économique urbaine, ainsi en pleine heure de pointe, la route d'Aného a été régulièrement bloquée sans aucun préavis ;
- dans la plupart des cas, les itinéraires de déviation n'ont pas été préalablement prévus et aménagés.

3. Quelles solutions durables ?

Pour parvenir à renverser le cours des choses, et donner à Lomé l'image d'une ville du 21^{ème} siècle, il faudra jouer avec cinq facteurs clés :

- une mise en valeur équilibrée du territoire national ;
- un développement harmonieux de la ville capitale ;
- une politique de l'habitat qui garantisse à tous l'accès à un toit ;
- une promotion de l'expertise et de la main d'œuvre locales ;
- une décentralisation effective et une administration territoriale efficace.

3.1. Une mise en valeur équilibrée du territoire national

Les résultats provisoires du recensement général de la population et de l'habitat indiquent clairement que le quart de la population togolaise est concentrée dans la commune de Lomé et la préfecture du Golfe. A l'intérieur du pays, la majorité de la population est concentrée le long de la route nationale n°1. Cette situation révèle la faible efficacité si ce n'est l'inexistence de politique d'aménagement du territoire et de mise en valeur équilibrée du territoire. Cette absence chronique de préoccupation de développement harmonieux expose aujourd'hui le territoire togolais aux graves conséquences des phénomènes démo-économiques.

Il est temps de repenser l'aménagement de notre territoire, en tenant compte des dynamiques intrinsèques, des perspectives d'intégration régionale et des risques et avantages des conséquences de la mondialisation. Chaque kilomètre carré du territoire togolais est porteur de richesses et de bénéfices pour le bonheur de ses habitants.

3.2. Un développement harmonieux de la ville capitale

La capitale, Lomé, est devenue par la force des choses, une métropole à l'échelle de l'Afrique de l'Ouest. Cela constitue un atout pour le développement de notre pays. Pour cela une vision harmonieuse de son développement doit être mise en œuvre. Cette vision doit intégrer la vieille ville de Lomé qui recèle des trésors patrimoniaux, les quartiers péri-centraux, les faubourgs situés dans la préfecture du Golfe ainsi que les pôles secondaires qui émergent dans les préfectures limitrophes. Ainsi Tsévié, Aného, Agbodrafo, Noépé, Djagblé et autres doivent être intégrés à la vision métropolitaine de Lomé.

Lomé doit être doté des outils de planification et de gestion urbaine les plus efficaces, qui prennent en compte les besoins de la population dans ses diverses composantes, les besoins en logement, les besoins en transports, les activités économiques, les espaces de loisirs, mais aussi les exigences de préservation de notre environnement fragile.

Le développement de la capitale doit être pensé en vertu de son rôle moteur dans le développement national. Une connexion efficace des échanges sociaux et économiques doit être favorisée avec l'hinterland de la région maritime, les chefs-lieux de régions, les zones de production économique à l'intérieur du pays.

L'attachement des citoyens à leur ville doit être encouragé à travers des aménagements et embellissements qui favorisent le sentiment d'appropriation.

3.3. Une politique de l'habitat qui garantisse à tous l'accès à un toit

Notre pays doit se doter d'une véritable politique de l'habitat. Cette politique doit garantir à tous les citoyens l'accès à un toit, quelle que soit sa situation sociale ou son niveau de revenu. Cette politique de l'habitat doit reposer sur plusieurs leviers notamment l'amélioration des conditions du logement locatif, la promotion de l'habitat planifié en relation avec la dynamique urbaine, l'apurement des conflits fonciers par une gestion transparente et équitable, la promotion de l'industrie de la construction, le soutien aux entrepreneurs, l'amélioration de l'outillage et des capacités de production, l'industrialisation des procédés.

Un ensemble de mesures juridiques, fiscales et économiques appropriées en relation avec des mécanismes techniques adaptés doit permettre l'amélioration qualitative et quantitative continue du parc de logement, de manière à absorber les besoins et à garantir à tous les citoyens l'accès à un logement décent.

3.4. La promotion de l'expertise et de la main d'œuvre togolaise dans l'industrie de la construction, du bâtiment et des travaux publics

Le Togo a depuis de très longues décennies servi de pourvoyeur en cadres de conception, techniciens, ouvriers qualifiés, manœuvres à tous les pays de la sous-région, et même au delà. L'expertise togolaise est réputée partout en Afrique, au Nigéria, au Gabon, en Côte d'Ivoire, au Sénégal pour ne citer que ces pays. Plus récemment, l'aggravation de la situation économique de notre pays a conduit des milliers de jeunes qualifiés à servir de main d'œuvre au Burkina Faso, au Mali, qui connaissent un boom de la construction et de l'urbanisme.

Malgré toutes ses lettres de noblesse, l'expertise et la main d'œuvre togolaises sont peu considérées dans son propre pays. Cette situation grave qui cause le désarroi de notre population relève du sabotage économique de notre pays par les premiers responsables politiques. La promotion de l'expertise et de la main d'œuvre togolaises dans l'industrie de la construction, du bâtiment et des travaux publics comme dans tous les autres secteurs de la vie économique doit être désormais recherchée comme condition principale à l'accès aux marchés publics.

3.5. Une décentralisation effective et une administration territoriale efficace

Le Togo, sur le plan de la décentralisation et de l'administration du territoire, comme sur beaucoup d'autres aspects est très largement en retard par rapport à nos pays voisins. Dans la pratique, ce sont des « délégations spéciales » nommées depuis plus de 10 ans qui gèrent nos collectivités locales, en l'absence de tout mandat électif. Quant aux textes juridiques devant organiser l'administration territoriale, ils se caractérisent par nombre d'incohérences et de contradictions graves qui rendent difficile la gestion efficace du territoire national. La décentralisation effective du territoire est un impératif de développement, cette décentralisation devant se traduire par la gestion des collectivités locales par des conseils élus au suffrage universel. Plus encore, les textes régissant l'administration territoriale doivent être revus et assainis. Les différentes contradictions politiques, coutumières, et juridiques qui se chevauchent doivent notamment faire l'objet d'une interprétation juste et efficace.

CONCLUSION

Le Pouvoir en place manque de tact dans son organisation et risque d'endetter le peuple après tous les efforts faits pour rembourser les dettes qu'il a consenti au début de son règne. Cinq points majeurs ressortent de leur projet d'infrastructures routières :

- la mauvaise organisation de l'Administration des Projets ;
- le choix orienté des prestataires des travaux ;
- le choix non judicieux des cabinets de contrôle et de suivi ;
- les défaillances dans la conception des ouvrages ;
- le manque de patriotisme dans chacun de leurs actes.

Tout ceci corrobore pour montrer que les travaux d'infrastructures routières n'ont pas pour objectif l'amélioration du cadre de vie des populations, mais la recherche de financement du RPT et l'enrichissement illicite des membres de ce Parti politique. Car, au moment où le Pouvoir Central, le Gouvernement usurpe des compétences de la Municipalité de Lomé en s'appropriant les travaux de construction des infrastructures routières de la Capitale, ses propres prérogatives sont restées en suspens. Pendant ce temps, des populations nécessiteuses souffrent de l'absence ou de la vétusté des routes nationales, régionales et internationales. C'est le cas des routes :

- Lomé-Vogan- Anfoin ;
- Tsévié-Tabligbo-Anfoin-Aného ;
- Tsévié-Kévé ;
- Notsè – Agou ;
- Notsè – Tohoun ;
- Adéta – Danyi ;
- Témédja – Badou ;
- Anié – Elavagnon – Kambolé ;
- Etc...

La qualité des travaux effectués laisse dans un doute total, car les contrôles et suivis n'ont pas été à la hauteur. De l'avis des ingénieurs, il n'est pas sûr que ces routes en construction ou en aménagement puissent durer jusqu'en 2025.

Les insuffisances, les turpitudes, les manquements, les incohérences, les bévues, les crimes économiques révélés dans le présent mémorandum sont, évidemment imputables à la gouvernance catastrophique du régime RPT. Ils font obligation à l'ANC de réussir sa mission historique consistant à reconquérir et à reconstruire la terre de nos aïeux : le Togo.

Il importe alors que les élections municipales soient organisées sans délai dans la transparence pour permettre aux citoyens de choisir leurs concitoyens qu'ils pensent plus aptes à gérer leurs cités.

Le RPT est arrivé à son asymptote, c'est-à-dire à ses limites ! En témoigne ses improvisations, ses usurpations et ses violations des lois. Il revient au peuple de faire le ménage.

Lomé le 23 décembre 2011