

Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes



RIGES

www.riges-uao.net

ISSN-L: 2521-2125
ISSN-P: 3006-8541

Numéro 16
Juin 2024



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

INDEXATIONS INTERNATIONALES



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

Impact Factor: 1,3

MIRABEL

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

SJIF Impact Factor

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

Impact Factor: 7,924 (2024)

Impact Factor: 6,785 (2023)

Impact Factor: 4,908 (2022)

Impact Factor: 5,283 (2021)

Impact Factor: 4,933 (2020)

Impact Factor: 4,459 (2019)

ADMINISTRATION DE LA REVUE

Direction

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

Secrétariat de rédaction

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

Comité scientifique

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

EDITORIAL

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

**Secrétariat de rédaction
KOUASSI Konan**

COMITE DE LECTURE

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

Sommaire

<p>N'golo Brahim SORO</p> <p><i>Impact environnemental du développement de la culture de l'anacarde dans le département de Mankono (Côte d'Ivoire)</i></p>	7
<p>Lamine Ousmane CASSE, Saliou Mbacké FAYE, Housseini THIAM, Mariama THIANDOUM</p> <p><i>Entre disparités spatiales et centralité émergente à Keur Moussa à l'aune des projets structurants (Sénégal)</i></p>	22
<p>MAHAMADOU MOUDI Rachid, PARAISSO CECIL Zeinabou, MOUSSA HAMADOU Ousseini, SOULEY Kabirou</p> <p><i>Impact de la crise sécuritaire sur la mise en valeur des ressources naturelles dans la Commune Rurale de Bosso au Niger</i></p>	48
<p>Mbaindogoum DJEBE</p> <p><i>Mise en valeur locale des contraintes physiques dans la ville d'Abéché à l'Est du Tchad</i></p>	67
<p>Tidiani SANOGO, Koudzo SOKEMAWU, Moussa KAREMBE, Lisa BIBER-FREUDENBERGER</p> <p><i>Assessing pastoral potential feed resources and the effect of invasive unpalatable species on pastures in the District of Bougouni, southwest of Mali</i></p>	79
<p>Toundé Roméo Gislain KADJEBIN</p> <p><i>Effets socio-économiques de la production et de la commercialisation de l'igname (<i>dioscorea alata</i>) dans l'arrondissement de Pira (commune de Bantè)</i></p>	104
<p>DANDONOUGBO Iléri</p> <p><i>Organisation des pratiques de mobilité de personnes, vers une diversité des sociétés de transport dans le Grand-Lomé (Togo)</i></p>	125
<p>Youssoufou ADAM</p> <p><i>Incidence socio-économique de la saisie des ovins et caprins à la boucherie de l'espace frontalier de Ségbana</i></p>	143

<p>d'ALMEIDA Théophile Kuassi, ADJAKPA Tchékpo Théodore, DJESSONOU Sèngla Franco-Néo</p> <p><i>Stratégies d'adaptation des populations aux inondations dans la commune de Grand-Popo (Bénin, Afrique de l'ouest)</i></p>	159
<p>ASSUÉ Yao Jean-Aimé, KOFFI Kouamé Sylvain</p> <p><i>Les autorités administratives et juridiques dans la gestion et la prévention des conflits fonciers ruraux dans le département de Béoumi (Centre, Côte d'Ivoire)</i></p>	175
<p>Songanaba ROUAMBA, Mathieu NAMA, Joseph YAMEOGO</p> <p><i>Évaluation des changements d'utilisation et d'occupation des sols dus à l'exploitation industrielle de l'or de 2000 à 2020 à l'aide de l'imagerie globeland30m, dans la ville de Houndé (Burkina Faso)</i></p>	192
<p>Francis Biaou YABI, Laurent G. HOUESSO, Abiola Romain OGNONKITON, Toussaint Olou LOUGBEGNON, Jean Claude Timothée CODJIA</p> <p><i>Inventaire et délimitation des zones de forte concentration de l'avifaune pour la valorisation écotouristique dans la réserve de biosphère du Mono au Bénin</i></p>	211
<p>MAIGA Yaya, TIAMIYU Kasimou, SANOU Korotimi, YANOOGO Pawendkigou Isidore</p> <p><i>Les déterminants socio-économiques de l'exploitation des zones agricoles de bas-fonds de la commune de kyon (Burkina Faso) : une approche par l'échelle de Likert</i></p>	231
<p>Mar Gaye, Cheikh Ahmed Tidiane Faye, Amadou Abou Sy, Mamadou Thior, Cheikh Ahmed Tidiane Faye, Boubou Aldiouma SY</p> <p><i>Etude de l'évolution morpho-sédimentaire du littoral transfrontalier Sénégal-mauritanien et ses impacts : axe Ndiago-Taré</i></p>	245
<p>Grah Joseph KOUASSI, André Della ALLA</p> <p><i>Implication des facteurs physiques et des enjeux humains dans la survenue des risques naturels dans le sud-ouest ivoirien : cas des villes de Sassandra et San-Pedro</i></p>	264

ORGANISATION DES PRATIQUES DE MOBILITE DE PERSONNES, VERS UNE DIVERSITE DES SOCIETES DE TRANSPORT DANS LE GRAND-LOME (TOGO)

DANDONUGBO Iléri, Maître de Conférences,
Université de Lomé

Email : ileridandonougbo@gmail.com

(Reçu le 24 février 2024 ; Révisé le 30 mars 2024 ; Accepté le 16 mai 2024)

Résumé

Le transport dans les villes d’Afrique subsaharienne fait face aux dysfonctionnements dans l’organisation du système de transport collectif. Il relève de l’informel et seules quelques sociétés existent pour assurer la mobilité urbaine. Cette étude vise à analyser les formes d’organisation des sociétés de transport collectif intra-urbain dans le District Autonome du Grand-Lomé. A partir des enquêtes auprès des différents acteurs (conducteurs, clients, responsables syndicaux, responsables administratives et politiques), l’analyse des documents administratifs et les observations, l’étude démontre que le transport urbain dans le district du Grand Lomé est mal structuré. Les sociétés de transport de personnes évoluent vers la formalisation. Le Grand-Lomé connaît la naissance des sociétés privées qui se spécialisent aussi dans le transport urbain par taxi-moto. La forte demande en transport a permis à ces différentes entreprises de trouver leur place au sein du Grand-Lomé. A partir de 2018, les sociétés de transport des personnes qui ont vu le jour se focalisent sur l’amélioration des services existants en utilisant les Technologies de l’informatique et la communication. En 2022, ces sociétés au nombre de 12, mobilisent 10 000 conducteurs, ce qui représente 8% de l’ensemble des conducteurs dans le Grand Lomé. Les différentes sociétés évoluent progressivement vers la formalisation.

Mots clés : Grand-Lomé (Togo), organisation, mobilité de personnes, informel, formel, transport artisanal

Abstract

Transport in the cities of sub-Saharan Africa is faced with a dysfunctional organization of the public transport system. It is informal, and only a few companies exist to ensure urban mobility. The aim of this study is to analyze the organization of intra-urban public transport companies in the Autonomous District of Grand-Lomé. Based on surveys of various stakeholders (drivers, customers, union officials, administrative and political leaders), analysis of administrative documents and observations, the study shows that urban transport in the Greater Lomé district is poorly structured. Passenger transport companies moving towards formalization. Greater Lomé has seen the emergence of private companies specializing in urban motorcycle-taxi transport. The strong demand for transport has enabled these different companies to find their

place in Greater Lomé. As of 2018, the passenger transport companies that have emerged are focusing on improving existing services using Information and Communication Technologies. By 2022, these 12 companies will be employing 10,000 drivers, representing 8% of all drivers in Greater Lomé. The various companies are gradually moving towards formalization.

Keywords: Greater Lomé (Togo), organization, people mobility, informal, formal, artisan transport.

Introduction

Le mode de transport a évolué dans le temps. De simple bicyclette au début du XVIII^e siècle, le monde a connu des innovations performantes dans le domaine du transport. Il existe des modes de transport par deux roues, tricycles, automobiles, trains, bateaux et avions. Au sein d'une ville, il existe divers types de moyens de déplacement en fonction du site et du niveau de développement du pays. L'organisation et la structuration du transport urbain sont les éléments marquants la dynamique de la mobilité. Dans les pays développés, le transport urbain de personnes est organisé autour des sociétés de transport par autobus, tramway ou taxi.

En Afrique sub-saharienne, le transport urbain, caractérisé par un faible taux de motorisation (L. DIAZ *et al*, p. 340) est confronté à plusieurs difficultés. Il est, non seulement insuffisant pour couvrir la forte demande, mais aussi mal organisé. En 2015, le parc automobile de l'Afrique représente seulement 2% du parc mondial dont plus du tiers pour l'Afrique du Sud seul (L. DIAZ *et al*, 2020, p. 73). Le transport dans les villes d'Afrique subsaharienne fait face aux dysfonctionnements dans l'organisation du système de transport collectif (E. BOTCHI, 2022, p. 2). Il relève de l'informel et seules quelques sociétés existent pour assurer la mobilité urbaine. Il faut noter que « dans un contexte de croissance urbaine qui contribue à accroître les besoins de mobilité » (P. POCHET *et al*, 2017, p. 103), les municipalités n'arrivent pas à satisfaire la demande. « Avec plus d'un milliard d'habitants, l'Afrique a grandement besoin des transports en commun opérationnels » (M. AGBAMARO, 2022, p. 112).

Cette situation conduit à la multiplication des sociétés de transport collectif surtout dans les capitales. Dans le Grand-Lomé, le transport urbain est mal structuré. Il est de plus en plus géré par une pluralité des sociétés de transport. Il n'existe qu'une société de transport par autobus. Le transport par automobile est dominé par les taxis qui opèrent dans l'informel. Le transport individuel par automobile reste très faible et représente seulement 5% (INSEED, 2021). La moto est le moyen de transport motorisé le plus utilisé au sein de la ville avec 58% (INSEED, 2021). Profitant de l'inexistence de société de transport structurée, instituée par les municipalités, plusieurs sociétés privées de transport par moto ont été créées. Il s'agit par exemple des sociétés Gozem, Eagle, Z-mobile, Olé et Moto-électrique (M-auto et PIPIKI). Ce constat général montre que les sociétés de transport collectif intra-urbain se créent de plus en plus et

s'organisent pour répondre aux besoins de mobilité dans le Grand-Lomé. Ceci amène à la question suivante : Comment s'organisent les sociétés de transport collectif intra-urbain dans le District Autonome du Grand-Lomé face aux besoins croissants de mobilité ?

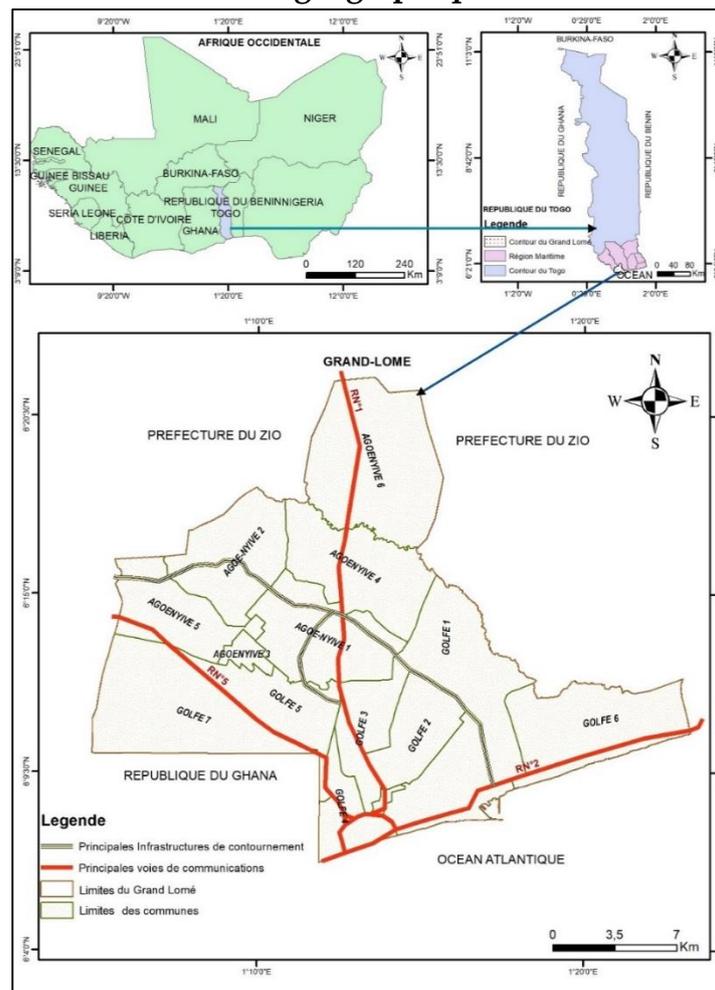
L'objectif de cette recherche est d'analyser les formes d'organisation des sociétés de transport collectif intra-urbain dans le District Autonome du Grand-Lomé. Cette étude s'articule autour de trois axes. Elle présente d'abord le cadre méthodologique. Ensuite, présente la dynamique spatio-démographique du Grand-Lomé dans la deuxième partie. Enfin, la troisième partie présente les différentes sociétés qui structurent le transport dans le Grand-Lomé.

1. Matériel et méthodes

1.1. Présentation du milieu d'étude

Le District Autonome du Grand-Lomé (DAGL) est situé dans la Région Maritime, une des cinq régions administratives du Togo (Carte n°1).

Carte n°1 : Situation géographique du Grand Lomé



Source : Direction Générale de la Cartographie Nationale, 2020 et les travaux de terrain, 2021

La carte n°1 montre que le District Autonome du Grand Lomé est situé à l'extrême sud-ouest du Togo entre 6°7'20" et 6°18'00" de Latitude Nord et 1°5'40" et 1°21'60" de Longitude Est. Il présente « une surface tabulaire dont la monotonie est rompue à quelques endroits par de petites dépressions. Le plateau domine la plaine littorale ou cordon littoral sur une pente d'environ 20 m » (A. BLIVI, 1998, p. 178 ; K. G FAGBEDJI, 2018, p. 54 ; K. AMOUZOUKPO, 2021, p. 51). Il s'étend le long du littoral du Golfe de Guinée en Afrique de l'Ouest. Le milieu d'étude, selon les reformes administratives de 2017 est constitué de deux préfectures (Agoènyivé et Golfe) regroupant 13 communes qui s'étendent sur une superficie de 39 000 hectares pour une population de 2 188 376 habitants en 2023 dont 1 305 681 habitent la préfecture de Golfe et 882 695 la préfecture d'Agoè (INSEED, 2023).

1.2. L'approche méthodologique

La méthodologie du travail a pris en compte deux volets, les travaux de terrain et la recherche documentaire. Le terrain a concerné l'observation directe et l'enquête par questionnaire. L'observation directe a permis de suivre le parcours des véhicules SOTRAL, d'observer le mode de fonctionnement des conducteurs Gozem et de suivre les taxi-motos des sociétés privées installées à Lomé. Une grille d'observation a été élaborée pour renseigner toutes les informations portant sur les modes de fonctionnement de ces sociétés et le parcours de leurs engins. La recherche documentaire a permis de collecter des informations portant sur l'étalement urbain, la forte croissance démographique, la forte motorisation, l'organisation de la mobilité urbaine et la mobilité écologique dans les grandes villes. Au total, 54 personnes ont interrogées (Tableau n°1)

Tableau n° 1 : Répartition des enquêtés par société

Populations cibles	Echantillon
Personnels SOTRAL	25
Personnel Zmobil	10
Moto-électrique	06
Société Egale	08
Autorité locales	05
Total	54

Source : Travaux de terrain, 2023

Le tableau n°1 montre la répartition des enquêtés par société. En effet, des entretiens ont été réalisés avec 25 personnels et conducteurs de la SOTRAL, 10 personnels de la société Zmobil, 06 personnels des sociétés de Moto-électriques (Mauto et PIKIPIKI), 08 de la société Eagle et 05 autorités locales. Ils ont permis d'obtenir des informations sur l'organisation de la mobilité au sein du Grand-Lomé. Le taux de sondage de ½ a été adopté compte tenu du faible effectif des acteurs. Les enquêtes de terrain ont été réalisées auprès des conducteurs et des usagers de motos des sociétés organisées. En

2020, le nombre des conducteurs des motos et des autos est de 313 250. Un échantillon de 1/5000 du nombre total a permis de choisir 63 conducteurs. Cette méthodologie organisée a permis d'obtenir des résultats.

1.3. Le traitement des données et l'analyse des résultats

Le logiciel Excel a permis de réaliser des figures et tableaux. Le logiciel Word est utilisé pour la saisie et traitement de texte. Le logiciel Arc Gis a permis de réaliser des cartes. Le traitement et l'analyse des données ont permis d'obtenir les résultats sur l'organisation des sociétés de transport dans le Grand-Lomé.

2. Résultats

2.1. La croissance démo-spatiale du Grand-Lomé, source de diversification des modes de transport

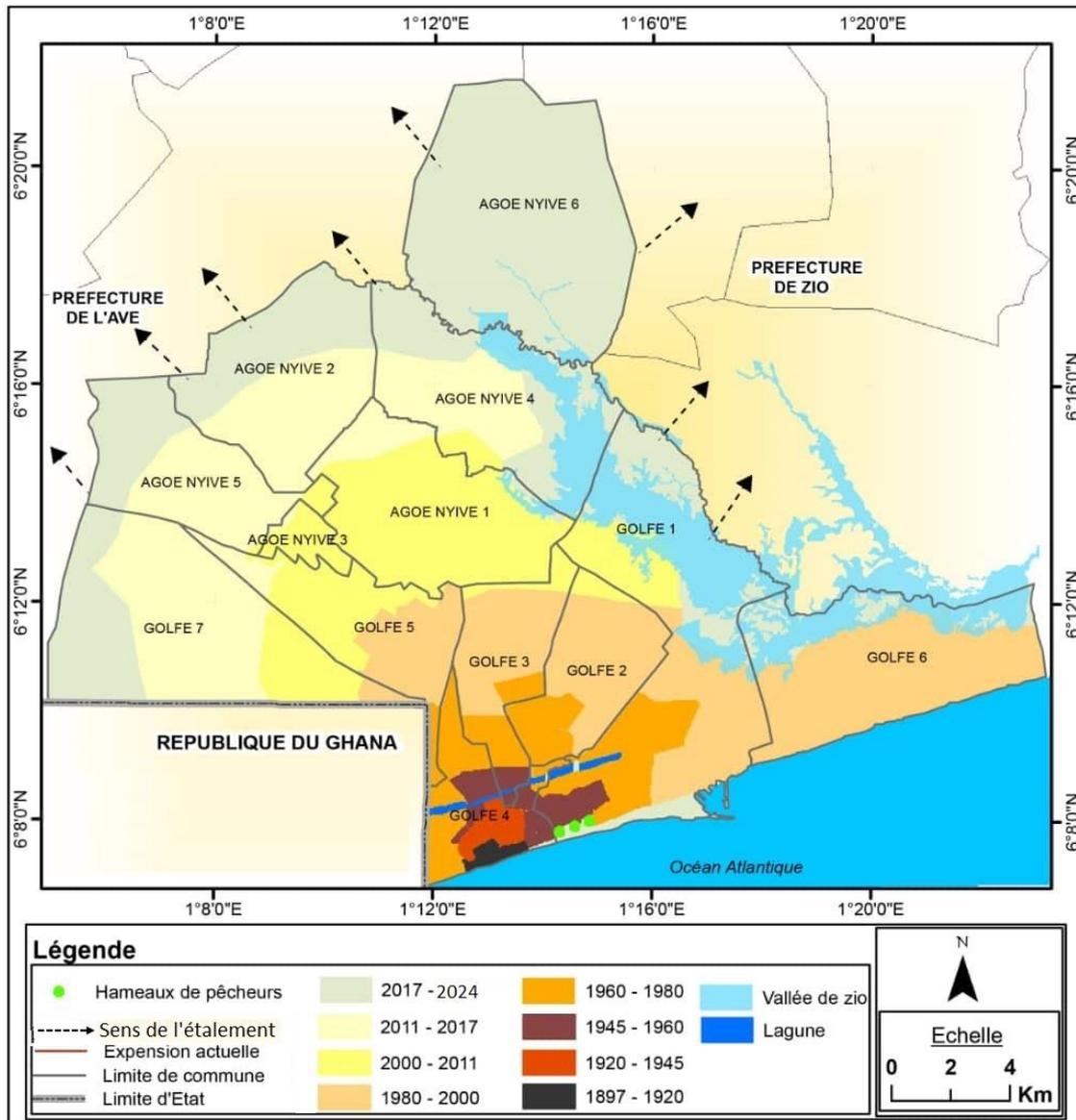
2.1.1. L'étalement du Grand-Lomé à l'épreuve de la mobilité

Lomé qui n'était qu'une petite bourge lors de son érection en chef-lieu de la colonie Togo, est devenu une grande ville en 2022. Originellement coincée entre la mer au sud et la lagune au nord, Lomé a vite débordé le site qui l'a vu naître pour s'étendre vers le plateau de Tokoin (K. BIAKOUYE, 2014, p. 87). La dynamique spatiale de Lomé s'explique par la croissance rapide de sa population. Le premier recensement général de la population togolaise effectué en 1960 a dénombré 73 600 habitants pour la ville de Lomé. Le recensement de 1970 a permis d'obtenir 186 000 habitants.

La population de la ville a alors doublé. La politique des grands travaux entrepris au lendemain de l'indépendance a entraîné la forte migration de la population de l'intérieur à la recherche du bien-être. Le quatrième recensement général de 2010 a dénombré 1 477 660 habitants (DGSCN, 2011) pour le Grand-Lomé. En 2019, selon l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques et Démographique (INSEED), la population du Grand-Lomé est de 1 905 100 habitants (INSEED, 2019). La forte concentration des activités économiques et du pouvoir politique fait de Lomé, la ville la plus attractive du Togo. Le besoin de loger cette population entraîne son étalement au-delà des limites fixées par le schéma directeur de 2001.

La superficie de la ville a rapidement augmenté au fil du temps. De 1 400 en 1960, la superficie de Lomé a atteint 12 000 ha en 1981 puis 20 000 ha en 2000 (K. BIAKOUYE, 2014, p. 88). L'étalement de Lomé vers le plateau de Tokoin, Agoényivé et Baguida a entraîné l'augmentation rapide de sa superficie. La superficie de Lomé a connu une augmentation rapide au début des années 2000. Elle a atteint 22 000 ha en 2010 et 30 000 ha en 2015 (INSEED, 2016).

Carte n°2 : L'étalement de ville de Lomé



Source : Direction Générale de la Cartographie Nationale, 2020 et les travaux de terrain, 2021

La ville de Lomé s'étend hors des limites préfixées par le schéma directeur de 1980. Elle a grignoté l'espace de la préfecture du Golfe en absorbant les villages périphériques à l'Est, au Nord-Ouest et au Nord. La dynamique rapide de la ville de Lomé a entraîné le rallongement des distances. La distance de la côte à la périphérie Nord est de 25 Km. Du côté Est, elle s'étend sur 10 Km et au Nord-Est elle est de 20 Km. Cette distance impose un long parcours pour les habitants de Lomé et des besoins quotidiens. S'il était aisé de faire des parcours de 5 Km à pied, il n'est plus possible de parcourir quotidiennement 15 km pendant 5 ou 6 jours de la semaine. Les moyens de déplacements mécaniques se sont alors imposés à la vie quotidienne des Loméens afin de soulager les besoins de mobilité. Ces déplacements apparaissent nécessaires, pour aller au travail, pour effectuer des achats, pour régler les problèmes administratifs, ou

aller à l'école (L. DIAZ OLVERA et al, 2010, p. 338). Les quartiers périphériques de l'Est, Nord-Ouest, Nord-Est et Nord qui sont des cités dortoirs obligent les citoyens à se déplacer massivement vers le centre-ville pour les besoins de services, commerce et affaires (K. AMOUZOUKPO, 2021, p. 58). A Lomé, « les déplacements internes liés au travail sont toujours très influencés par les structures spatiales héritées de la période coloniale » (P. VENNETIER, 1989, p. 271). Le centre-ville concentre 80% des activités économiques et administratives (K. N'KÉRÉ, 2012, p. 424). Le rallongement des distances a accru les besoins de mobilité et a entraîné une diversification des sociétés de transport.

2.1.2. Le Grand-Lomé, une ville aux moyens de transport diversifiés

La ville de Lomé enregistre des moyens motorisés comme les deux roues et les automobiles. La taille modeste de la ville et le manque de plan d'eau assez profond ne permet pas l'émergence du transport fluvial. Il n'existe pas de transport intra-urbain ferroviaire. A sa naissance, la ville de Lomé était un pôle commercial côtier pour les commerçants caravaniers. L'introduction des moyens de transport motorisés avec la colonisation a modifié les modes de déplacements. La bicyclette, la moto et l'automobile sont les principaux moyens de transport intra-urbain à Lomé.

Sous la domination allemande, il y avait seulement 04 véhicules utilisés par les Allemands. En 1926, la création par l'administration Bonnecarrère d'un service chargé d'assurer tous les transports administratifs (voyageurs et bagages) et accessoirement les transports commerciaux à partir d'Atakpamé (mettant le chemin de fer du centre en relation avec les cercles du nord du territoire, voire avec la Haute-Volta) ouvrit une nouvelle ère au commerce et au transport automobile au Togo avec un secteur privé et le secteur administratif (K. KOUZAN, 2017, p. 248). Le parc d'engins roulants à Lomé a connu une augmentation sensible sous la domination française. « Le nombre de véhicules (privés et administratifs) du parc automobile du territoire est passé de 82 en 1925 à 224 au 1^{er} janvier 1926, puis à 452 au 30 juin 1928 pour atteindre 645 au 1^{er} mars 1930 » (N. TSIGBÉ, 2005, p. 53).

Le rallongement des distances du Grand-Lomé impose aux citoyens l'adoption des moyens de déplacement motorisés. Si la bicyclette est utilisée sur de courte distance pour des besoins personnels, la moto et l'automobile sont utilisées surtout sur de longues distances. L'évolution des innovations a permis l'avènement de modes de déplacement de type tricycle. Très répandu en Asie, ce type de transport a été très tôt adopté dans les villes d'Afrique subsaharienne. En effet, leur praticabilité et le coût abordable sont les principaux facteurs qui ont motivé l'adoption rapide du transport de type tricycle. Au début des années 2000, les premiers tricycles sont apparus à Lomé. Au nombre de 57 en 2001, les premiers tricycles transporteurs de passagers se localisaient sur la côte et desservaient le marché d'Adawlato vers la frontière du Ghana et vers la zone portuaire. En 2019, l'achèvement des travaux de revêtement de la voie

du contournement a créé un second axe de transport. Ils transportent les passagers du Port de Lomé vers la frontière de Noépé, soit une distance de 43 Km. En 2020, les taxis-tricycles desservent toutes les rues du Grand-Lomé. En 2020, selon la Direction des Transports Routier et Ferroviaire (DTRF, 2021, p. 2), le Grand-Lomé compte 210 tricycles passagers. En 2008, il a été introduit des tricycles spécialisés dans le transport des marchandises. Au cours de cette année, l'agglomération de Lomé comptait 90. En 2020, dans le Grand-Lomé, les tricycles passagers sont au nombre de 420 (DTRF, 2021, p. 3).

« Malgré son jeune âge sur le marché, le tricycle est le leader du transport urbain de marchandises à Bamako. Les tricycles motorisés gagnent du terrain sur l'ensemble des transports micro grâce à un prix d'achat raisonnable (1 500 000 FCFA à 1 700 000 FCFA), une capacité de stockage correcte et une consommation comparable à celle d'une moto » (D. AHMADOU HALASSI, 2021, p. 151) ».

Le mode de déplacement par moto reste encore présent dans la ville de Lomé. Si le vélo est resté le moyen de transport mécanique le plus accessible à la population de Lomé à cause de son coût abordable, il est en régression en 2012. « La part modale du vélo dans le Grand-Lomé est 5% » (C. AHOLOU, K. H. LOGAN, 2021, p. 7). Dans le milieu d'étude, 1,1% des ménages utilisent le vélo (K. D. SUKA, 2021, p. 134). L'amélioration des conditions de vie des habitants de Lomé a entraîné l'abandon du vélo au profit de la moto ou de la voiture. Le rallongement des distances « domicile service » ou « domicile centre-ville », rend le déplacement à vélo très pénible. Le vélo est aussi perçu comme un moyen de déplacement dénaturant. « L'usage du vélo dans le Grand-Lomé est problématique en ce sens que les cyclistes sont exposés au risque d'accident de circulation parmi les automobiles » (E. BOTCHI, 2022, p. 68). Le vélo est donc un moyen de transport réservé au pauvre. Les citadins abandonnent progressivement ce type de transport.

Dans un contexte de croissance urbaine qui contribue à accroître les besoins de mobilité, les motos sont de plus en plus présentes dans les villes d'Afrique subsaharienne. Les deux-roues motorisés se révèlent comme un mode de transport plus adapté au mauvais état de la voirie et à la forte congestion mais aussi comme une réponse aux difficultés structurelles rencontrées par les transports collectifs pour assurer la mobilité quotidienne des citadins (P. Pochet et *al*, 2017, p. 103).

2.2. Une diversité de sociétés de transport de personnes dans le Grand-Lomé

Le transport urbain est très fondamental pour le développement d'un pays. La ville est le lieu de concentration et de production de richesse. Les moyens de transport sont sollicités pour des déplacements quotidiens. Tous les citadins ne possèdent pas de moyens de déplacement. Pour ainsi assurer la mobilité de ces derniers, il existe des taxis et des autobus collectifs. Dans la ville de Lomé, il existe des sociétés de transport par autobus et taxi-moto.

2.2.1. SOTRAL, une société de transport par autobus

Au lendemain des indépendances, la ville de Lomé a connu des sociétés de transport par autobus géré par l'Etat. Cependant, les Plans d'Ajustement Structurel ont mis en mal le fonctionnement de ces sociétés. Il vient une longue période de vide des années 1990 à 2005. L'année 2005 a vu dans la ville de Lomé, la naissance de la Société de Transport de Lomé (SOTRAL). Elle assure le transport en communs des personnes au sein de la ville de Lomé par autobus. « La SOTRAL est la seule entreprise d'exploitation publique du Transport Collectif Urbain par autobus du Grand-Lomé qui a démarré ses activités en 2008. Elle est une société de droit privée constituée sous la forme d'une société anonyme avec un actionnariat public et privé et une autonomie de gestion » (E. BOTCHI, 2022, p. 66). Elle ne disposait qu'un parc de 09 autobus au départ, don de la ville de Lyon. Elle a connu une évolution rapide en augmentant son parc automobile. Ce qui permet de passer de deux en 2010 à dix lignes de transport en 2012 soit l'ouverture de huit lignes supplémentaires en deux ans. En 2015, le renouvellement du parc porte à 95, l'effectif total des autobus de la SOTRAL. En 2016, la SOTRAL ouvre 06 lignes estudiantines en complément aux 11 lignes qui composent le réseau (SOTRAL, 2021, p. 1).

En 2022, la SOTRAL dispose alors d'un parc automobile de 103 autobus roulants et exploite 20 lignes dont 10 sont dédiées au transport des étudiants de l'Université de Lomé et 10 lignes ordinaires du réseau viaire du Grand-Lomé (SOTRAL, 2021, p. 1). Ce qui la permet de desservir tous les quartiers de la ville de Lomé en suivant les grands boulevards de desserte des quartiers.

Le transport par autobus est très important pour les citoyens de Lomé. En effet, il assure le transport d'un grand nombre de passagers de 5 h 50 Mn à 18 h 45 Mn. Ces bus parcourent tous les quartiers de la périphérie jusqu'aux bourgs de Zanguéra au Nord-ouest et Adétikopé au Nord. Les prix préférentiels qui varient de 150 F CFA pour les distances courtes à 350 FCFA pour les plus longues sont mieux adaptés aux citoyens par rapport aux taxis et taxis-motos dont les prix sont deux fois plus élevés que ceux de SOTRAL. Les lignes empruntés par la SOTRAL sont les plus importantes et dynamiques pour la ville. Elles relient les quartiers périphériques aux pôles économiques situés au centre-ville et aux quartiers commerciaux du marché d'Adawlato.

L'ancienne commune de Lomé, en créant la SOTRAL, s'est fixée pour objectif d'améliorer la mobilité dans le Grand-Lomé en réduisant les externalités négatives induites (congestion routières, accidents de circulation et pollution de l'environnement) par l'utilisation des moyens de transports artisanaux. Elle venait aussi combler l'absence de transport par autobus au sein de la ville. En 2023, il a été constaté l'incapacité de cette société à résoudre le problème de la forte demande en transport des citoyens. Elle ne couvre non plus toute la ville de Lomé car elle se limite

à une voirie bitumée. Ceci a entraîné la naissance d'autres sociétés pour le transport au sein du Grand-Lomé.

2.2.2. Gozem, un mode de transport digitalisé

La forte demande de transport par voiture et moto dans la ville de Lomé a fait émerger des sociétés dans le but de satisfaire la demande. La société Gozem a vu le jour au Togo en 2018 en se focalisant sur « l'amélioration » des services existants en utilisant les technologies de la communication et de l'informatique (V. TOSSOU, 2020, p. 85). Elle crée la différence par sa particularité. En effet, elle se rapproche des clients contrairement au mode existant où c'est le passager qui se déplace vers l'automobile ou la moto. La société « Gozem assure le transport des personnes dans la ville via une application qui permet de commander des courses avec des taxis-motos et des voitures dans l'agglomération de Lomé » (I. DANDONOUGBO, 2022, p. 71). C'est donc un mode de transport digitalisé. « La structure, pour se distinguer des sociétés de transport préexistantes, a développé l'application Gozem. Elle se télécharge à l'aide de Google Play et s'installe sur smartphone ou ordinateur par l'intermédiaire d'Appstore » (I. DANDONOUGBO, 2022, p. 149). Elle est une innovation dans le transport au Togo en se servant du model uber.

Selon E. BOTCHI (2022, p. 61),

« En 2018, les premiers taxis de « type uber » réservés par l'intermédiaire d'une application mobile ont fait leur apparition à Lomé. Depuis Singapour, s'inspirant des marchés émergents d'Asie du Sud-Est (notamment des sociétés Gojek et Grab), trois entrepreneurs-Raphael Dana, Emeka Ajene et Gregory Costamagna) créent la société Gozem, un nom formé sur le mot zémidjan qui désigne les motos-taxis au Togo ».

La société Gozem est un service de transport digitalisé. Il est accessible grâce à internet. Il existe une plateforme et une application qui permet d'entrer en contact avec la société afin de solliciter les services d'un conducteur. Une fois la commande lancée, le conducteur se charge de se déplacer vers la position du passager afin de le conduire à destination. Il est ainsi facile et possible de commander un taxi collectif ou un taxi-moto Gozem partout dans la ville de Lomé. La société ne possède pas de parc automobile et de moto. Elle fait un partenariat avec des personnes ayant une moto ou une voiture qui se charge d'assurer le transport des passagers contre une commission hebdomadaire. Ainsi, la société et le conducteur ont chacun leur part. « Les conducteurs adhérents qui n'ont pas de smartphone reçoivent automatiquement un téléphone portable sous forme de prêt à hauteur de 45 000 FCFA de la part du promoteur moyennant un prélèvement journalier de 300 FCFA sur son compte rattaché à l'application » (A. GUÉZÉRÉ, 2021, p. 225). Les engins et les conducteurs de Gozem sont reconnaissables par des gilets à l'effigie de la société « Gozem » en couleur verte. Gozem est une société de transport à proximité des populations car, elle dessert toute catégorie de citadin dans n'importe quel quartier du Grand-Lomé (planche n°1).

Planche n°1 : Conducteurs de Gozem et clients



Source : I. DANDONOUGBO. Novembre 2023

« Elle offre le service jusqu'à domicile même avec des voitures. Gozem offre également des véhicules en location qui sont en circulation partout à Lomé. Il roule sur commande en ligne ou physique. Les prestations des véhicules Gozem sont à tous les niveaux » (E. BOTCHI, 2022, p. 62).

La société Gozem est une société de transport répondant à la demande en matière de transport en utilisant une plateforme numérique qui met en relation le client et le transport » (I. DANDONOUGBO, 2022, p. 149). Le transport urbain devient formel avec la société Gozem. Elle dispose d'un fichier des chauffeurs et conducteurs de taxi-moto. Il est ainsi facile de faire le suivi des conducteurs et d'évaluer leur gain (Tableau n°2).

Tableau n°2 : Le parc auto-moto de la société Gozem

Type de Véhicule	Effectif	Pourcentage
Taxi climatisé	22	2%
Taxi	76	7%
Moto livreur de colis	32	3%
Moto-taxi	679	63%
Tricycle passager	87	8%
Tricycle bagage	175	16%
Total	1071	100%

Source : Direction Gozem, traité par l'auteur, 2022

L'analyse des données du tableau n°2, montre que le taxi-moto constitue le moyen de transport le plus utilisé par la société. Il représente 63% du parc-auto de la société Gozem, soit 679 taxis-motos sur les 1 071 engins motorisés. Il est suivi par le tricycle bagage qui représente 16% de l'ensemble du parc. Avec 76 engins (7%), le taxi ne vient qu'en troisième position. Le taxi-climatisé ferme la marche avec 2% de l'ensemble du parc. Le taxi-moto pour des raisons de praticabilité et d'accessibilité, est le moyen de transport le plus utilisé par la société Gozem.

2.2.3. Olé, une société de transport par moto subventionné par l'Etat

Le transport par taxi-moto est atomisé et relève de l'informel. Le nombre très élevé des conducteurs de taxi-moto ne permet pas à l'Etat ou à la commune du Grand-Lomé de faire un suivi en faisant une réglementation. Des tentatives de rendre formel ce secteur se sont soldés par des échecs. « En 2014, le gouvernement a entrepris un programme de professionnalisation des taxis-motos qui visaient à leur garantir de meilleures conditions de travail. La tentative de la mise en place de la Mutuelle des Conducteurs de Taxis-Motos (MUCTAM) a été avortée » (A. GUÉZÉRÉ, 2017, p. 220). En 2008, l'initiative d'intégration des conducteurs de taxi-moto à la Délégation du Secteur Informel (DOSI) s'est aussi soldée par un échec.

« En 2019, l'apparition des taxis-motos Olé relève d'une initiative privée à travers une société chinoise "Léopard" qui initie un système de digitalisation sur le compteur de la moto pour facturer le kilométrage » (E. BOTCHI, 2022, p. 63). Le transport par Olé a une particularité. Le conducteur ne fixe pas le prix. « Le nombre de motos en circulation en juillet 2019 était de 322. Ce nombre s'est accru rapidement à plus de 4 000 motos en décembre 2020. Il s'agit des motos de marque *Dayang* et *Léopard* équipé d'un système de géolocalisation GPS » (A. GUÉZÉRÉ, 2021, p. 226). Il existe un compteur qui marque le prix en fonction de la distance parcourue. Le premier kilomètre est fixé à 100 F CFA, ensuite les kilomètres suivants sont fixés à 50 F CFA le Km. Le conducteur doit verser 2 000 F CFA chaque jour. Le reste du gain journalier lui appartient. Cette société a un caractère social car elle permet aux jeunes sans-emplois de tirer un bénéfice quotidien. En 2022, la société Olé compte 800 motos en circulation dans le Grand-Lomé. Le parc moto est largement insuffisant pour absorber tous les conducteurs de taxi-moto dans la ville.

Planche n°2 : Entrepôt d'Olé à Deckon



Source : I. DANDONOUGBO, Novembre 2023

La planche n°2 montre que les motos de cette société sont reconnaissables par leur couleur verte et gilet vert portant l'écriture Olé afin de les distinguer des Gozem.

2.2.4. Les autres sociétés privées de taxis-motos

Après la création de la société Olé, le Grand-Lomé a connu la naissance d'autres sociétés privées qui se spécialisent dans le transport intra-urbain par taxi-moto.

2.2.4.1. Z-mobile, une société privée de taxi-moto

Tout comme Olé, Z-Mobile est une société privée de transport par taxi-moto dans le Grand-Lomé. Créée en 2020, elle tente de résoudre le besoin de transport dans l'agglomération de Lomé. Contrairement à Gozem, cette société met à la disposition des conducteurs, des motos neuves qui feront des comptes hebdomadaires. En 2022, elle compte 520 conducteurs dans l'agglomération de Lomé. Sa particularité par rapport à Olé et Gozem est qu'elle n'a pas un compteur fixant le prix du trajet de transport. Les conducteurs et le client discutent du prix avant le début des courses. Les motos Z-mobile sont comme des taxis-motos ordinaires.

Planche n°3 : Taxi-moto Z-mobile



Source : I. DANDONOUGBO, Novembre 2023

D'après la planche n°3, les motos Z-mobile sont de couleur bleue et tâchée de couleur blanche. Les conducteurs de ces motos parcourent toute l'aire du Grand-Lomé à la recherche des clients. Pour des raisons de sécurité et dans le souci d'éviter le vol des motos par le conducteur, la société dispose d'une base de données d'information de ses employeurs.

2.2.4.1. La société Eagle

La société Eagle a vu le jour en 2020 dans le Grand-Lomé. Elle est une société privée de taxi-moto qui dispose des motos pour le transport. Elle engage des jeunes et met à leur disposition des motos neuves. Chaque conducteur doit réunir une somme de 3 500 F CFA par jour. Le reste du gain lui appartient. La société se charge de l'entretien et de la réparation de la moto. Le conducteur n'a pas un salaire mensuel car, il gagne en fonction de son travail. S'il a pu trouver les 3 500 F CFA obligatoire chaque jour, le reste lui appartient. La société dispose un parc de 160 motos en circulation dans le Grand-Lomé. Elle dispose d'une base de données de tous les conducteurs.

2.2.4.2. La société Tito

Créée également en 2020, Tito une société indienne qui s'est implantée à Lomé. Elle vendait au départ des motos d'origine indienne. La forte concurrence de la vente de moto sur le marché du Grand-Lomé a fait que son chiffre d'affaires n'était pas à la hauteur de l'espoir escompté. En effet, les motos d'origine chinoises ont inondé le commerce de moto à Lomé et sur toute l'étendue du territoire. La société Evamé détient 75% des importations de motos d'origine chinoise. A cause de la mévente, elle a décidé de créer une société de transport par taxi-moto. Ici le conducteur, signe un contrat de traite avec la société. Il prend l'engagement de verser le prix de la moto avec un intérêt de 25% à la société. Une fois l'engagement fini, il devient propriétaire de la moto. La société a opté pour cette stratégie de marketing afin de vendre ses motos et tirer un bénéfice. En 2020, elle avait mis en circulation 250 motos. En 2021, 90 nouvelles motos sont entrées en circulation, puis 120 motos en 2022. En décembre 2022, sur les 460 motos mises en circulation, il ne reste que 108 conducteurs qui n'ont pas encore fini de payer.

2.3. La naissance de la mobilité écologique par moto électrique

Le souci de préserver l'environnement a fait naître des nouveaux moyens de déplacement. Il s'agit des engins fonctionnant à base de l'énergie solaire, de l'énergie électrique et hybride. Dans cette optique, le Togo a enregistré l'avènement d'une société indienne spécialisée dans la fabrication des motos électriques. E. BOTCHI (2022, p. 66) écrit :

« les motos électriques sont introduites dans le système de transport togolais en 2021 par l'entremise de la société indienne M'AUTO et PIKIPIKI, productrice des motos électriques qui, se distinguent des motos classiques par l'utilisation spécifique de la batterie en lieu et place de l'énergie fossile (le pétrole) ».

La société est implantée à Tsikplonou-Condji, une localité située entre le Nord du Grand-Lomé et le Sud d'Adétikopé. Elle constitue l'ossature industrielle de l'annexe de la Plateforme Industrielle d'Adétikopé. Ces motos (planche n°4) sont d'usage personnel et commercial.

Planche n°4 : Les motos électriques



Source : I. DANDONOUGBO, Novembre 2023

Depuis son implantation, la société a livré 1 500 motos à des fins de taxi-moto et 520 motos pour usage personnel. Elles ne fonctionnent qu'à base de batteries rechargeables. La charge de la batterie est assurée par la société. La société dispose des points de recharge de batterie au nombre de huit dans le Grand-Lomé afin de satisfaire les besoins de clients. Si le conducteur est éloigné d'un point de recharge, il contacte le service clients qui envoie des techniciens afin de venir changer la batterie. Dans ce cas, l'utilisateur paie une somme de 1 500 F CFA.

Le coût de la moto n'est pas accessible à toutes les bourses. À l'achat, le prix varie entre 850 000 F CFA à 1 200 000 selon le modèle. S'il faut acheter et payer à petit coût, le prix varie entre 930 000 F CFA et 1 500 000 F CFA. Ces motos participent à la réduction des gaz à effet de serre. L'usage des motos électriques participe à la durabilité de la ville et fait l'objet de classement des transports durables comme les modes doux dont l'empreinte est écologique.

3. Discussion

La mobilité dans le Grand-Lomé tout comme les métropoles d'Afrique subsaharienne est presque subie par les citadins. En effet, la configuration des métropoles d'Afrique subsaharienne fait d'elles une ville coupée spatialement en deux parties. Le centre-ville concentrant les services, les écoles et les commerces. Les citadins se déplacent des domiciles vers le centre pour satisfaire ses divers besoins. Selon P. VENNETIER (1989, p. 270) le centre-ville concentre les emplois rémunérés, les centres de santé et les grands centres de formations. Pour satisfaire cette mobilité quotidienne, il faut des moyens de transport conséquent. La mobilité dans le Grand-Lomé est assurée par plusieurs moyens de déplacements comme les taxis, les bus, les taxi-moto et les taxi-tricycles. La ville de Brazzaville au Congo connaît aussi une organisation de la mobilité autour de taxi individuel, des taxis collectifs, des mini-bus et bus (F. AUDARD et al, 2012, p.12). Si dans le Grand-Lomé, la mobilité de proximité est assurée par le taxi-moto, dans la capitale congolaise, le taxi collectif est le moyen de transport de proximité à Brazzaville (F. AUDARD et al, 2012, p.12).

Le taxi-moto est devenu le principal moyen de transport structurant l'espace à Lomé, « estimés à 90 000 véhicules en 2011, les zemidjans sont devenus le mode de transport public de loin le plus utilisé dans la capitale du Togo, assurant un service de mobilité "sur mesure" » (P. Pochet, et al, 2017, p. 103). Il est « le mode de transport le plus accessible qui se retrouve partout dans le Grand Lomé. Il est reflété dans la circulation comme le mode le plus dominant » (E. BOTCHI, 2022, p. 61). La moto reste un moyen de transport important dans les métropoles d'Afrique subsaharienne à cause de son coût abordable et de sa praticabilité. Cet aspect a été mis en exergue par P. Pochet et al (2017, p. 104) lorsqu'ils écrivent :

« l'irruption des motos chinoises, plus abordables à l'achat, a également contribué à une diffusion croissante de ce mode de transport depuis les années 2000, diffusion bien plus large que pour les voitures. À Ouagadougou, en raison de la

faiblesse de l'offre de transport public, la moto comme mode de transport individuel représente de longue date le premier mode de transport motorisé » (P. POCHET et al, 2017, p. 104).

L'adoption rapide de transport par taxi-moto, s'explique par l'insuffisance de la couverture des taxis ou bus. Ces automobiles sont en nombre insuffisant pour couvrir le District Autonome du Grand Lomé. L'insuffisance de la couverture des transports collectifs et taxi n'est pas spécifique du milieu d'étude. Les grandes métropoles d'Afrique subsaharienne y font face. Cet aspect a été mis en exergue par L. DIAZ OLVERA et al. (2010, p. 341) dans leurs études sur la mobilité quotidienne dans les villes d'Afrique lorsqu'ils écrivent que cette insuffisance de voitures est comblée par l'équipement en deux-roues à moteur largement supérieur à l'équipement en voiture et permet un accès élargi aux modes motorisés. Les métropoles d'Afrique subsaharienne souffrent du manque d'organisation du transport intra-urbain. Le Grand-Lomé n'a qu'une seule société de transport municipale par bus. L'aspect de l'absence de l'organisation du transport intra-urbain a été mis en exergue par (H. D. Ahmadou, 2021, p. 148) dans le cas de Bamako lorsqu'il écrit : « Le transport urbain de Bamako est multimodal et assure le transport de passagers de façon collectif ou individuel. Il n'y a pas de véhicules spécifiques et gares routières sont en général improvisés. Il est organisé pour l'essentiel par le secteur artisanal » (H. D. AHMADOU, 2021, p. 148). En l'absence des sociétés organisées des privés en fonction de leurs moyens financiers créent des sociétés de transport par taxi-moto. Les sociétés de transport par taxi-moto connaissent un essor remarquable dans le Grand-Lomé. L'absence des services de transport par bus et l'insuffisance de transport par taxi-auto sont les principales raisons. Abordant dans le même sens, P. POCHET et al (2017, p .105) expliquent les raisons de la prolifération des sociétés de transport par taxi-moto à Lomé et à Cotonou en ces lignes :

« La forte disponibilité à bon marché des motos, l'existence d'une main d'œuvre en recherche d'emploi et les perspectives d'un retour sur investissement rapide pour les détenteurs de capital à la recherche d'activités lucratives favorisent le boom de l'activité. Dans une économie où le sous-emploi est massif et la formation professionnelle limitée, cette activité procure un moyen de subsistance pour nombre de foyers »-(P. POCHET et al, 2017, p .105).

La mairie et l'Etat togolais ont manqué de structurer le transport dans le Grand-Lomé en créant les sociétés de transport ou en l'organisant. Les sociétés privées tentent d'organiser le transport intra-urbain en créant des sociétés de taxi-moto.

Conclusion

Le Grand-Lomé a connu une évolution démo-spatiale rapide depuis l'indépendance du pays faisant de cette ville, une capitale macrocéphale (G. K. Nyassogbo, 2010, p. 106). Le développement rapide du Grand-Lomé rend son contexte favorable à la mobilité. En effet, la dynamique spatiale, en augmentant les distances entre le centre-ville et la périphérie, oblige l'usage des moyens de déplacement motorisés. La

municipalité n'a pas pu mettre en place des structures de transport par taxi ou autobus. En plus des motos et voitures privées rencontrées dans la circulation, il existe une société de transport par autobus, les taxis et des transports par taxi-moto. Le transport par autobus est l'apanage de la société SOTRAL. Les sociétés de transport par taxi-moto tentent alors de résoudre le problème de structuration du transport au sein du Grand-Lomé. Le District Autonome du Grand Lomé a connu la naissance des sociétés de transport à côté des transporteurs individuels. La société Gozem est la seule qui dispose des automobiles et des motos. Les autres sociétés utilisent exclusivement les taxis-motos. Ces différents éléments ont contribué à cerner le cadre évolutif de la mobilité dans le Grand Lomé. Cette étude a permis de montrer les tentatives de structuration du transport urbain au sein du district autonome du Grand Lomé par des acteurs privés. Ces sociétés ont permis de rendre formel une partie des acteurs du transport par taxi-moto. La municipalité et l'Etat ont démissionné dans l'organisation du transport dans cette ville. L'absence de politiques publiques en termes de mobilité au sein du Grand-Lomé limite l'organisation et la structuration du transport. L'étude a montré qu'il existe des motos électriques dans la ville. La mise en circulation des motos électriques fait entrer une nouvelle dimension dans la mobilité urbaine. Il s'agit d'amener progressivement les Loméens à adopter une mobilité durable.

Références bibliographiques

AGBAMARO Mayébinasso, 2022, « Apport des taxi-tricycles dans la mobilité des personnes à Lomé (Togo) », *In Revue Espace Géographique et Société Marocaine n°62*, Raba, pp 111-132.

AHMADOU HALASSI DICKO, 2021, « La logistique urbaine dans les grandes métropoles d'Afrique subsaharienne : cas de la ville de Bamako », *In Revue Malienne de Science et de Technologie Vol. 02 No 25*, CNRST, Bamako, pp 141-157.

AHOLOU Coffi, LOGAN Koffi Hubert, 2021, « Usage du vélo sans la mobilité active à Lomé : au-delà des contraintes, le bénéfice santé », *Revue Espace, Territoire, Société et Santé*, pp. 7-20

AMOUZOUKPO Komivi, 2021, *Dynamique résidentielle, mutations socio-spatiales et environnementales à Agoènyivé (périphérie nord de Lomé au Togo)*, Thèse de doctorat de géographie humaine, Université de Lomé, 328 p.

AUDARD Frédéric, PEREZ Joan, WESTER Léa, GRONDEAU Alexandre, 2012, « Système de transport en commun et auto organisation : le cas de Brazzaville », *In Conférence CODATU XV Le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modeler les villes*, Addis Abéba, Éthiopie, p. 17.

BOTCHI Edem, 2022, *Mobilité urbaine et stratégies de fabrication d'une ville durable dans le district autonome du grand lomé au Togo*, Mémoire de Master en géographie, option étude urbaines, Université de Lomé, 149p.

DANDONOUGBO Iléri, 2022, La digitalisation du transport urbain : cas de Gozem Sarl U dans le district du Grand Lomé au Togo, *Revue Espace Géographique et Société Marocaine n°60*, Raba, pp 143-159.

DANDONOUGBO Iléri, 2022, « The Servuction in Transport of People : An Analysis From Gozem Togo Sarlu in the District of Grand Lome in Togo », *In International Journal of Scientific and Research Publications Volume 12*, pp 67-76.

DIAZ OLVERA Lourdes, PLAT Didier, POCHEP Pascal et SAHABANA Maïdadi, 2010, « Entre contrainte et innovation : évolutions de la mobilité quotidienne dans les villes d'Afrique subsaharienne », *Espace populations sociétés, nouvelles mobilités dans les Suds*, pp 337-348.

DIAZ OLVERA Lourdes, PLAT Didier, POCHEP Pascal, 2020, « Accéder à l'automobile dans les villes d'Afrique subsahariennes : usages et usagers dakarois », *Flux n°119-120*, Université Gustave Eiffel, pp 73-89.

KOUZAN Komlan, 2017, « L'automobile au Togo sous administration française (1920-1960), moyen d'intégration à l'économie coloniale et symbole d'accès à la modernité », *Outre-Mers, Revue d'histoire*, vol. 394-395, n°1, Éditions Société Française d'Histoire des Outre-Mers (SFHOM), pp. 245-267.

N'KERE Komi, 2012, « Incidence de la localisation des établissements commerciaux et des services sur les mobilités urbaines », *Mosaïque*, pp. 423-438.

NYSSOGBO Kwami Gabriel, 2010, « Les contraintes de l'étalement urbain ou l'absence de politique urbaine dans les villes du Togo : l'exemple de Lomé », *AHOHO, Revue de Géographie du LARDYMES, N°2-2^e années*, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Université de Lomé, Lomé, pp. 106-126.

POCHET Pascal, DIAZ OLVERA Lourdes, PLAT Didier, ADOLEHOUME Amakoé, « Private and public use of motorcycles in cities of Sub-Saharan Africa », *UITP (Ed.), Pub Public Transport Trends 2017*, Bruxelles, Ed. UITP, pp. 103-105.

SUKA Dela Kofi, 2021, *Étalement urbain et problématique de la mobilité dans les métropoles d'Afrique subsaharienne : étude de de cas du Grand Lomé au Togo*, thèse de doctorat, Département de Géographie, Université de Lomé, Lomé, 289 p.

TOSSOU Viwassi, 2020, *Ville et innovation dans le transport urbain : une analyse à partir de Gozem dans le grand Lomé (Togo)*, Mémoire de Master en Géographie, option Etudes urbaines, Université de Lomé, Lomé, 138 p.

VENNETIER Pierre, 1989, « Centre, périphérie et flux intra-urbains dans les grandes villes d'Afrique noire », *In Annales de Géographie t. 98 n°547*, pp. 257-285.