

REVUE ÉLECTRONIQUE SEMESTRIELLE



Revue Infundibulum-scientific

Revue Scientifique des Langues,
Lettres, Civilisations, Sciences sociales
et Humaines

Numéro 6
Mars 2024
ISSN: 2789-1666



Domaines

Langues, Lettres, Civilisation, Sciences Sociales et Humaines

Éditeur: département d'Espagnol de l'UFR Communication, Milieu et Société (CMS) de l'Université Alassane Ouattara

INDEXATIONS



<http://journal-index.org/index.php/asi/article/view/12709>



<https://aurehal.archivouverture.fr/journal.read/id/411675>



<https://www.entrevues.org/revues/infundibulum-scientific/>



<https://reseau-mirabel.info/revue/15267/Infundibulum-Scientific/reseau->



À propos de

La notion de science fait penser indubitablement à plusieurs disciplines. En ce sens, nous disons science de la vie, science du langage, science historique, science économique, etc. Ces différents types de sciences que nous énumérons ne constituent pas des éléments compacts, indissociables. En effet, la Science est un conglomérat de ce que nous pouvons qualifier de sous-sciences ou branches qui, mises ensemble, forment l'élément global qui n'a qu'une seule visée : La Connaissance.

La Revue *Infundibulum Scientific* n'est rien d'autre que ce vecteur Sciences-Connaissance. Elle se veut un carrefour, un croisement de plusieurs disciplines. Notre revue *Infundibulum* ou **Entonnoir** a pour objectif, de diffuser la quintessence des travaux des Enseignants-Chercheurs et Chercheurs de tous horizons, issus des langues, des lettres, des sciences humaines et sciences sociales.

ÉQUIPE ÉDITORIALE

Directeur de publication : **Dr. PALE Miré Germain (Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara)**

Rédacteur en chef : **Dr. DJORO Amon Catherine Épse KOMENAN (Maître de Conférences)**

Secrétaire de rédaction : **Dr. YAO Kouamé Francis (Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara)**

Webmaster et Chargé de politiques de diffusion : **Dr. KONE Odanhan Moussa (Université Alassane Ouattara)**

COMITÉ SCIENTIFIQUE

Président

Prof. KOUÏ Théophile, Professeur des Universités, Université Félix Houphouët-Boigny

Membres

Prof. ADJA Kouassi, Professeur des Universités, Université Alassane Ouattara

Prof. TRO Deho Roger, Professeur des Universités, Université Alassane Ouattara

Dr. ALLABA Djama Ignace, Maître de Conférences – Université Alassane Ouattara

Dr. GATTA née BONY Tanoa Marie Chantale (Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny)

COMITÉ DE LECTURE

Prof. DESPAGNE BROXNER Colette Ilse, Professeur des Universités, Université Autonome de Puebla (Mexique)

Prof. DIAZ NARBONA Inmaculada, Professeur des Universités, Université de Cadix (Espagne)

Prof. EKOU Williams Jacob, Professeur des Universités, Université Félix Houphouët-Boigny

Prof. ORTEGA MARTIN José Luis, Professeur des Universités, Université de Grenade (Espagne)

Prof. RENOUPREZ Martine, Professeur des Universités, Université de Cadix (Espagne)

Prof. VÁZQUEZ AHUMADA Andrea, Professeur des Universités, Université Autonome de Puebla (Mexique)

Dr. AGOSSAVI Simplicie, Maître de Conférences, Université d'Abomey-Calavi

Dr. AHOULI Akila, Maître de Conférences, Université de Lomé

Dr. KANGA Konan Arsène, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara

Dr. KOFFI Ehouman René, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara

Dr. KOUA Kadio Pascal, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny

Dr. OVONO Ébè Marthurin, Maître de Conférences, Université Omar Bongo, Gabon

Dr. OULAÏ Jean-Claude, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara

Dr. SEKONGO Gossouhon, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara

Dr. TOPPE Eckra Lath, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara

Dr. YAO Jean-Arsène, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny

Dr. YAO Koffi, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny

Dr. MEDENOU Cossi Basile, Maître de Conférences, Université d'Abomey Calavi

COMITÉ DE RÉDACTION

Prof. KOUÏ Théophile, Professeur des Universités, (Université Félix Houphouët-Boigny)

Dr. AMENYAH SARR Efua Irène, Maître de Conférences, Université Gaston Berger (Sénégal)

Dr. BOHOSSOU N'guessan Séraphin, Maître de Conférences, (Université Alassane Ouattara)

Dr. DJANDUE BI Drombé, Maître de Conférences, (Université Félix Houphouët-Boigny)

Dr. DJOKE Bodjé Théophile, Maître de Conférences, (Université Félix Houphouët-Boigny)

Dr. DOHO Bi Tchan André, Maître de Conférences, (Université Alassane Ouattara)

Dr. GATTA née TANOVA Boni Marie Chantal, Maître de Conférences, (Université Félix Houphouët-Boigny)

Dr. HOUSSOU Dehouegnon Roméo Dorgelès, Maître de Conférences, (Université Alassane Ouattara)

Dr. KARIDJATOU Diallo, Maître de Conférences, (Université Alassane Ouattara)

Dr. KONAN Koffi Syntor, Maître de Conférences, (Université Alassane Ouattara)

Dr. KOUADIO Djoko Luis Stéphane, Maître de Conférences, (Université Félix Houphouët-Boigny)

Dr. KOUADIO Yao Christian, Maître de Conférences, (Université Alassane Ouattara)

Dr. N'DRE Charles Désiré, Maître de Conférences, (Université Alassane Ouattara)

Dr. N'DRI Paul Amon, Maître de Conférences, (Université Alassane Ouattara)

Dr. PALÉ Miré Germain, Maître de Conférences, (Université Alassane Ouattara)

Dr. BISSIELO Gaël Samson, Maître-Assistant, (Université Omar Bongo, Gabon)
Dr. COULIBALY Mamadou, Maître-Assistant, (Université Alassane Ouattara)
Dr. KOFFI Konan Hervé, Maître-Assistant, (Université Alassane Ouattara)
Dr. N'GUESSAN Kouadio Lambert, Maître-Assistant, (Université Alassane Ouattara)
Dr. SAKOUM Bonzallé Hervé, Maître-Assistant, (Université Alassane Ouattara)

NORMES DE RÉDACTION

La Revue *Infundibulum Scientific* accepte les contributions originales des “Lettres, Langues, Civilisations, des Sciences Sociales et Humaines”, ou tout autre domaine proche.

Formatage

Les contributions à envoyer en fichier Word à la Revue *Infundibulum Scientific* doivent être comprises entre 10 et 18 pages. Le texte doit être justifié, en police Arno Pro, taille de police : 12, interligne : 1,5 et pour la marge : 2,5 cm (Gauche-Droite, Haut-Bas).

Langues de publication

Espagnol, Français, Allemand ou Anglais.

Citations

Les citations de moins de quatre lignes sont présentées entre guillemets dans le texte. Lorsque la citation est supérieure ou égale à quatre lignes, il faut aller à la ligne pour l'insérer (interligne 1) en retrait de 1 cm, taille : 11.

Les citations dans une langue autre que celle de l'écriture sont traduites et intégrées au texte. Le texte d'origine devra être indiqué en note de bas de page, précédé de la mention : **Texte d'origine**.

Les notes de bas de pages sont exclusivement réservées aux citations traduites et aux notes explicatives.

Les références de citation sont intégrées au texte citant, de la façon suivante :

– (Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms de l'auteur, Nom de l'Auteur, année de publication, virgule, pages citées précédées de la lettre p suivie d'un espace avant le chiffre).

Exemple : (M. G. Palé, 2019, p. 7) ou pour Palé (2019, p. 7).

Les parties supprimées d'une citation ainsi que toute intervention dans une citation sont indiquées par des crochets droits [...].

Structure de l'article scientifique

Pour un article qui est une contribution théorique et fondamentale : Titre, Prénoms et Nom de l'auteur, Institution d'attache, adresse électronique, Résumé en français, en espagnol et en anglais [250 mots maximum], Mots clés [entre 5 et 7 mots maximum], (chaque résumé est précédé d'un titre) sur la première page.

Introduction (justification du thème, problématique, hypothèses/objectifs scientifiques, approche), Développement articulé, Conclusion, Bibliographie, Annexes si nécessaire.

Pour un article qui résulte d'une recherche de terrain : Titre, Prénoms et Nom de l'auteur, Institution d'attache, adresse électronique, Résumé dans la langue d'écriture, en espagnol et en anglais [250 mots maximum], Mots clés [entre 5 et 7 mots maximum], (chaque résumé est précédé d'un titre), Introduction, Méthodologie, Résultats et Discussion, Conclusion, Bibliographie, Annexes si nécessaire.

Les articulations d'un article, à l'exception de l'introduction, de la conclusion, de la bibliographie, doivent être titrées, et numérotées par des chiffres (exemples : 1. ; 1.1. ; 1.2 ; 2. ; 2.2. ; 2.2.1 ; 2.2.2. ; 3. ; etc.). (Ne pas automatiser ces numérotations).

La pagination en chiffre arabe apparaît en bas de page et centrée.

Bibliographie

Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit : NOM, Prénom (s) de l'auteur. Année de publication. Zone titre. Lieu de publication : Zone Éditeur. Position de l'article dans la revue ou l'ouvrage collectif. Dans la zone titre, le titre d'un article est présenté en romain et entre guillemets, celui d'un ouvrage, d'un mémoire ou d'une thèse, d'un rapport, d'une revue ou d'un journal est présenté en italique. Dans la zone Éditeur, on indique la Maison d'édition (pour un ouvrage), le Nom et le numéro/volume de la revue (pour un article). Au cas où un ouvrage est une traduction et/ou une réédition, il faut préciser après le titre, le nom du traducteur et/ou l'édition (ex : 2nde éd.).

Exemples :

Pour un livre : SARTRE Jean Paul (1948). *Qu'est-ce que la littérature?* Gallimard : Paris.

Pour un article : KONAN Koffi Syntor (2019). « Violence et déchéance existentielles dans Nada de Carmen Laforet ». *N'zassa*, n° 2, 161-172.

Pour un mémoire ou une thèse : PALE Miré Germain (2014). *L'impact du pétrole sur la société équato-guinéenne*. Thèse doctorat en Études Ibérique et Latino-Américaine, Abidjan : Université Félix Houphouët-Boigny.

NB: Ne sont présentées dans les références bibliographiques que les références des documents cités. Les références bibliographiques sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur.

Sources internet:

Pour les sources internet ou électroniques, les mêmes dispositions relatives à une source bibliographique s'appliquent, à la différence qu'il faut y ajouter le site web, le jour, le mois, et l'année de consultation.

VITAR Beatriz (1992). «Los intérpretes o lenguaraces en la conquista americana: entre las peregrinas lenguas y el castellano imperial, in Etnicidad, Economía y simbolismo en los Andes», pp. 181-193, disponible sur <https://books.openedition.org/ifea/2299?lang=fr>, consulté le 10/06/2021.

Typographie française

– La rédaction s'interdit tout soulignement et toute mise de quelque caractère que ce soit en gras.

– Les auteurs doivent respecter la typographie française concernant la ponctuation, l'écriture des noms, les abréviations... Les appels de notes sont des chiffres arabes en exposant, sans parenthèses, placés avant la ponctuation et à l'extérieur des guillemets pour les citations. Tout paragraphe est nécessairement marqué par un alinéa d'un cm à gauche pour la première ligne.

Les Tableaux, schémas et illustrations

En cas d'utilisation des tableaux, ceux-ci doivent être numérotés en chiffres romains selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Les schémas et illustrations doivent être numérotés en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte.

ÉDITORIAL DE LA REVUE

Nous portons sur les fonts baptismaux une nouvelle revue scientifique, Infundibulum-Scientific. Pluridisciplinaire, elle entend couvrir le vaste champ des Langues, Lettres, Civilisations, Sciences Sociales et Humaines. Certes, il existe déjà un certain nombre de revues

scientifiques dans ce créneau en Côte d'Ivoire et en Afrique. Mais précisément, Infundibulum naît pour encourager l'émulation dans la quête de la qualité. L'ambition que porte *Infundibulum-Scientific* est d'offrir aux chercheurs et aux enseignants-chercheurs Ivoiriens et au-delà, africains, un espace d'échanges d'expériences, de débats et de collaboration, en prêtant une attention particulière aux besoins spécifiques des sociétés africaines aux prises avec des maux qui les déshumanisent.

Quand on enseigne dans une université, il est légitime de mettre ses productions scientifiques au service de sa promotion. Ainsi, nos chercheurs et enseignants-chercheurs, dans de nombreux cas, font leurs travaux scientifiques les yeux rivés sur le CAMES. Il faut inverser les choses. Les travaux destinés au CAMES doivent être conçus comme des contributions pour enrichir les connaissances scientifiques. Le développement de notre pays dépend dans une large mesure de la qualité de ces productions scientifiques, de la pertinence des solutions qui y sont proposées. Alors il faut sortir des sentiers battus pour ouvrir des routes nouvelles si nous voulons arriver à bon port. Il revient aux chercheurs africains de renforcer leur système de recherche confronté à de multiples défis. Mais il ne faut pas démissionner pour autant. Il faut s'armer de courage et de persévérance pour avancer.

Les sociétés africaines, du fait de leur histoire, sont aux prises avec des défis qui ont pour noms, violences politiques, système de santé défaillant ou inexistant, injustices sociales criardes, chômage à grande échelle...Le monde rural est livré à lui-même, privé de la moindre protection sociale, tel l'environnement dans lequel les chercheurs africains exercent leur métier. Ils ne sauraient continuer à fermer les yeux sur les situations dramatiques qui nous entourent et constituent le quotidien de nos peuples. Sociologues, historiens, géographes, politologues, philosophes, théoriciens de la littérature peuvent orienter leurs réflexions vers ces horizons plongés dans des ténèbres. Quant aux linguistes, ils ont le vaste chantier des langues nationales en voie de disparition. Dans le camp des sciences sociales et humaines les chantiers sont nombreux et urgents.

Évidemment, ces types de travaux exigent un engagement, du courage et de la persévérance car il s'agit de la quête de la connaissance destinée à modeler l'environnement humain et social. La qualité intrinsèque d'un ouvrage, d'un article ou d'une communication constitue en soi un passeport y compris pour le CAMES. C'est dire que la qualité est dans le domaine scientifique ce qu'est une panacée pour une maladie donnée ou une clé universelle pour ouvrir le monde.

La revue Infundibulum Scientific se donne pour mission, sans prétention aucune, la tâche d'apporter sa contribution à améliorer les productions scientifiques des chercheurs ivoiriens et africains ; et même d'ailleurs. Elle se veut particulièrement exigeante sur la qualité des travaux qui lui sont soumis pour publication. La vocation de cette revue est d'incarner l'excellence. Tous ceux qui veulent collaborer avec Infundibulum Scientific doivent s'inscrire dans cette ligne.

M. Théophile KOUI
Professeur Titulaire des Universités CAMES
Ex-Directeur de publication
de la Revue Infundibulum Scientific

SOMMAIRE

I. ALLEMAND

1. **Eckra Lath TOPPE, Koiadia Michée BOUADOU:** Neue literarische Trends: Die Digitalisierung bzw. Neumedialisierung der Literatur am Beispiel des Romans *Connect* von Thea Mengeler.....pp. **12-29**
2. **Rolland Tchima KONE, Léon Charles N'CHO:** Geometrie und linguistik in der literatur am beispiel ernst jandls brachylogischer dichtungpp. **30-47**

II. ANGLAIS

3. **N'Télam OULAM, YétiGolibe BOLDJA:** Illegitimate political power and morality in *A man for all seasons*.....pp. **48 -59**

III. ANTHROPOLOGIE

4. **Laurent Gnimian KOUDOUGOU, Léa PARE, Nourou BARRY, Patrice TOE :** Barrières et facilitateurs de l'adoption de la chimio prévention du paludisme saisonnier au Burkina Faso.....pp. **60-77**

IV. ESPAGNOL

5. **Aboubakar SYLLA, Agré Jules-Arnaud AGRÉ et Bi Gohi Marius SEMI :** Le calque comme outil d'analyse traductologique des toponymes dans la version espagnole DE *En attendant le vote des bêtes sauvages* de Ahmadou Kourouma.....pp.**77-95**
6. **Amin Pauline KOUZEHI :** La tentative de coup d'État de 1981 et la transition politique démocratique en Espagne.....pp. **96-104**
7. **Atta Bredoumou Albert AMOAKON :** La pratique du *Melan* comme base d'une croyance et régulatrice de la vie sociale chez les fang de la Guinée Équatoriale.....pp.**105-115**
8. **Disfing Ohouo Armel YAPI:** Resistencia de las voces femeninas en *El amor en los tiempos del cólera*. Una lectura sociológica a la luz de *América ladina*.....pp.**116-132**
9. **Droh Joël Arnauld KEFFA:** La transidentidad guineoecuatorial : entre opresión y marginalización en *La bastarda* de Trifonia Melíbea Obono.....pp.**133-149**
10. **Gaëlle M'VE :** La crise de l'asile dans l'Union européenne.....pp. **150-169**
11. **Koffi Édouard KOUAMÉ:** La enseñanza comunicativa del español desde el Epc en el secundario marfileño: dificultades y propuestas.....pp. **170-182**
12. **Kouakou Bruce Antoine Hilaire KOFFI :** La construction identitaire basque catalane et andalouse galicenne (1835-1895)pp. **182-192**
13. **Kouakou Moïse KOUASSI :** Étude comparée des expressions idiomatiques baoulé et espagnoles.....pp.**193-206**
14. **Kouassi Aurélien KOUAMÉ:** La guerra civil española en *España en el corazón* de Pablo Neruda y en *España, Aparta de mí este Cáliz* de César Vallejo: entre denuncia, testimonios y solidaridad.....pp.**207-222**

- 15. Niamien Pascal YAO :** Le féminisme dans la littérature péruvienne des années 80 : "De la rébellion à la liberté".....**pp.223-236**
- 16. Oi Bosson Benoit BOSSON :** Analyse de l'escalier et du personnage de l'adolescent comme l'enfer et l'espérance dans *La historia de una escalera* de Antonio Buero Vallejo.....**pp. 237-250**
- 17. Oscar Roméo Cassien :** Les actions cubaines en Afrique : De Cuito Canavale à la lutte contre Ébola en Afrique de l'Ouest en 2014.....**pp. 251-266**
- 18. Zana Moussa OUATTARA:** Efectos del colonialismo español en Guinea Ecuatorial. La política anti española de Francisco Macías Nguema: entre nacionalismo y dictadura.....**pp.267-281**

V. GÉOGRAPHIE

- 19. Assoh Hortance Aman Epse N'GUESSAN, Mathieu Jonasse AFFRO et Bolley Josué Aristide LOUKOU:** Système d'utilisation des milieux humides périurbains et approvisionnement du district d'Abidjan en produits maraichers.....**pp.282-306**
- 20. Baba DIARRA, Cheikh Tidiane WADE :** Caractérisation structurale et agronomique des systèmes de production de l'anacarde (*Anacardium occidentale* L) dans l'arrondissement de Djirédji en Moyenne Casamance dans le Sud du Sénégal.....**pp. 307-327**
- 21. Brou Ghislain KOUADIO :** Perception et pratiques organisationnelles liées aux risques sanitaires chez les conducteurs de motos de Bouaké.....**pp. 328-343**
- 22. Gondo DIOMANDE, Koffi Bertrand YAO, Gué Pierre GUELE :** Impacts environnementaux et sanitaires des restaurants populaires dans la zone industrielle de Yopougon à Abidjan.....**pp.344-360**
- 23. DANDONOUGBO Iléri, Edem BOTCHI, Mawulolo KOEVI :** Problèmes de mobilité entre le centre-ville et la commune Golfe 7, un milieu périphérique du Grand Lomé au Togo.....**pp.361-376**
- 24. Larissa BLEY :** La gestion de la violence criminelle dans la ville de Duékoué.**pp. 377-390**
- 25. Marcel Koko KAMBIRÉ :** L'Espagne et le conflit du Sahara occidental : entre politique de séduction et réalisme.....**pp. 391-403**
- 26. Saliou Mbacké FAYE, Mouhamadou Mawloud DIAKHATE :** La réserve de biosphère du delta du Saloum : diversité écosystémique et menaces.....**pp. 404-421**

VI. HISTOIRE

- 27. Sougle-Noma LAGBEMA, Nanbidou DANDONOUGBO :** La mise en valeur du nord-est du bassin de l'Oti (Togo) par l'administration coloniale allemande (1895-1914).....**pp. 422-438**

VI. LETTRES MODERNES

- 28. Bini Kouamé PRAO :** Analyse pragmatique-sémantique du lexème « Kadhafi » dans le langage ivoirien.....**pp. 439-451**

- 29. Gardozi EGNIFI** : De la vulgarité langagière dans *Place des fêtes* de Sami Tchak.....pp. **452-467**
- 30. Guelord GO-DZO MAKAMBO** : Le slogan politique chez Denis Sassou Nguesso : arme de conquête et de conservation du pouvoir.....pp.**468-479**
- 31. Joël Arnaud N’guessan YOBOUÉ** : La poésie négro-africaine : une thérapie sociale et socialisante.....pp.**480-491**
- 32. Pierre Lieu WATO, Robert GOUET** : Le *nihidaley* : entre promotion culturelle et facteur de développement économique.....pp.**492-501**
- 33. Séverin NGAKOSSO** : Harcèlements sexuels et viols des Juives : stratagèmes fielleux des personnages nazis pour peaufiner la Shoah.....pp. **502-514**

VII. LINGUISTIQUE

- 34. Nébremy DAO**: Morphosyntaxe des verbo-nominaux du markapp. **515-531**

VIII. PHILOSOPHIE

- 35. Kobena Maxime TAKY**: Immanence contre Transcendance comme figure de l’antagonisme entre Spinozisme et Judéo-christianisme.....pp.**532-552**
- 36. Mamadou SOUMBOUNOU** : La démocratie à l’épreuve des classes sociales et de la lutte de classes en Afrique.....pp.**553-566**

IX. SCIENCES DE L’ÉDUCATION

- 37. Amadou Yoro NIANG** : Étude sur les représentations croisées formateurs-futurs maîtres dans les pratiques réflexives en formation initiale au Sénégal.....pp. **567-583**
- 38. Bruno Youssou NDOUR, Efua Irène AMENYAH SARR** : L’éducation à la petite enfance et développement psychosocial et culturel de l’enfant.....pp.**584-597**
- 39. Salif BALDE** : Analyse des facteurs de motivation des élèves du lycée d’excellence « Mariama Ba » de Gorée.....pp. **598-613**

X. SOCIOLOGIE

- 40. Ahouansou Stanislas Sonagnon HOUNDJI, Konan Bah Modeste GNAMIEN, Tano Kouadio ADINGRA, N’Gazoa Solange Élise KAKOU, MARKS Michael, GONZALEZ BEIRAS Camilia, Kouadio Hugue ABO**: Réponses culturelles et itinéraires thérapeutiques du pian chez les communautés baoulé de Zougounou et de Gogokro dans le centre de la Côte d’Ivoire.....pp. **614- 626**
- 41. Karidja FOFANA épouse KONÉ** : Stratégies de prévention de la consommation de la drogue Kadhafi dans les établissements secondaires d’Assabou à Yamoussoukro (Côte d’Ivoire).....pp. **627-643**
- 42. Kouadio Alfred YAO, Achi Amédée-Pierre ATSE** : Le « tchonron », une panacée chez les senoufo de Koumabala et de Togoniere en Côte d’Ivoire ?.....pp. **644-661**
- 43. N’gnanda Anne-Marie KOUADIO, Gouin Bénédicte Edwige TIE, Constant N’DA** : École des maris et implication des hommes dans la santé de la reproduction en milieu rural de Toumodi.....pp. **662-675**

PROBLÈMES DE MOBILITÉ ENTRE LE CENTRE-VILLE ET LA COMMUNE GOLFE 7, UN MILIEU PÉRIPHÉRIQUE DU GRAND LOMÉ AU TOGO

Iléri DANDONOUGBO
Enseignant chercheur
Maître de conférences
Université de Lomé
Iléridandonougbo@gmail.com

Edem BOTCHI
Doctorant
Université de Lomé
edembotchi75@gmail.com

Mawulolo KOEVI
Doctorant
Université de Lomé
koevipaul94@gmail.com

Résumé : La mobilité est un levier incontournable de la gestion urbaine. La commune Golfe 7, espace périphérique du Grand Lomé est confrontée depuis une décennie aux problèmes de mobilité exposant les défaillances du système de transport, via les caractéristiques des infrastructures routières de la commune face à l'étalement spatial et au fort taux démographique de Lomé. L'objectif de cette étude est d'analyser les facteurs entravant la mobilité des populations dans la commune Golfe 7. La méthode de recherche adoptée pour cette étude est la recherche documentaire, l'observation directe et les enquêtes de terrain. Le traitement des données a été effectué à l'aide des logiciels Arc Gis 10.8, SPSS et Microsoft Excel. Au total, 121 individus ont été interrogés. L'approche théorique utilisée est la théorie économique de l'accessibilité urbaine. Les résultats montrent que 85% des déplacements dans la commune Golfe 7 vers le centre-ville sont dominés par l'automobile. La vétusté des voies et la forte congestion aux heures de pointe encombre la circulation des personnes. Cette situation se confirme par les statistiques selon lesquelles 92% des rues sont sans bitume contre 95% en état de dégradation. Le transport en commun à hauteur de 5% s'est fondu dans la grande armature urbaine du Grand Lomé devant cette commune desservie par une seule ligne d'autobus.

Mots clés : Problèmes de mobilité, milieu périphérique, Grand Lomé, Commune du Golfe7, centre-ville

Problemas de movilidad entre el centro de la ciudad y la comuna del golfo 7, un medio del gran Lome en Togo

Resumen: La movilidad es un factor crucial en la gestión urbana. El municipio Golfe 7, un área periférica de Grand Lomé, se ha enfrentado durante casi una década a un problema de movilidad indispensable que expone las deficiencias del sistema de transporte, a través de las características de la infraestructura vial del municipio frente al crecimiento demográfico y la alta densidad la de población de Lomé. El objetivo de este estudio es analizar los factores que obstaculizan la movilidad de la

población en el municipio Golfe 7. El método de investigación adoptado para este estudio incluye la investigación documental, la observación directa y las encuestas de campo. El procesamiento de datos se realizó con software como ArcGIS 10.8, SPSS, Microsoft Excel, Word y Sphinx. En total, se encuestaron 121 individuos. El enfoque teórico utilizado es la teoría económica de la accesibilidad urbana. Los resultados muestran que el 85% de los desplazamientos desde el municipio de Golfe 7 hacia el centro de la ciudad son dominados por el automóvil. El estado deteriorado de las carreteras y la congestión severa en las horas pico en varios niveles estorban la circulación de personas. Esta situación se confirma con estadísticas que indican que el 92% de las calles carecen de asfalto y el 95% están en estado de degradación. El transporte público representa solo el 5% de los desplazamientos y se ve limitado por la única línea de autobús que sirve a este municipio.

Palabras clave: Problemas de movilidad, área periférica, Grand Lomé, municipio Golfe 7, centro de la ciudad

Mobility problems between the city centre and the commune golfe 7, a periphery of the great Lome in Togo

Abstract : Mobility is an essential lever of urban management. The Golfe 7 commune, peripheral area of the Greater Lomé has been facing for a decade mobility problems exposing the failures of the transport system, via the characteristics of the municipality's road infrastructure in the face of spatial sprawl and the high demographic rate of Lomé. The objective of this study is to analyze the factors hindering the mobility of the populations in the commune Golfe 7. The research method adopted for this study is documentary research, direct observation and field surveys. Data processing was performed using Arc Gis 10.8, SPSS and Microsoft Excel. A total of 121 individuals were interviewed. The theoretical approach used is the economic theory of urban accessibility. The results show that 85% of trips in Golfe 7 to the city center are dominated by cars. The dilapidated lanes and heavy congestion at peak hours hamper the movement of people. This situation is confirmed by the statistics according to which 92% of the streets are without bitumen against 95% in a state of degradation. Public transport, up to 5%, has merged in the large urban area of Greater Lomé in front of this municipality served by a single bus line.

Keywords: Mobility problems, peripheral environment, Greater Lomé, Municipality of Golfe7, city center

Introduction

Le contexte mondial de l'urbanisation a atteint toutes les contrées de la planète grâce au boom démographique que subissent les villes en raison de la migration, de la forte natalité et de l'exode rural. « La population mondiale vit plus en ville qu'en campagne et le nombre de citadins a dépassé celui des personnes habitant en milieu rural » (Nations Unies, 2022, p. 7). « En Afrique, depuis les années 1950, les pays longtemps restés moins urbanisés, connaissent une urbanisation rapide et les villes s'agrandissent très spectaculairement pour devenir des pôles de croissance économique » (V. Manirakiza, 2015, p. 1). Cette dynamique urbaine qui s'induit sur la base du droit à la ville (H. Lefebvre, 1968, p. 32) s'accélère et influe sur l'espace en créant l'étalement urbain, l'allongement des distances, l'occupation de l'espace et les problèmes de mobilité dans les périphéries.

La croissance de la population dans les métropoles africaines aboutit à différents défis dont la mobilité. Les problèmes de circulation urbaine exposent les habitants à des conditions de vie précaires (K. Biali, I.Dandonougbo et K. N'kere, 2019, p. 185). Depuis 1897, Lomé n'est pas en marge de cette situation que vit l'ensemble des grandes villes d'Afrique subsaharienne. Dans le Grand Lomé, l'offre des services sociaux traduite dans les fonctions principales de la ville dont l'emploi, le logement, les loisirs et le transport devient incompatible à la forte croissance démographique.

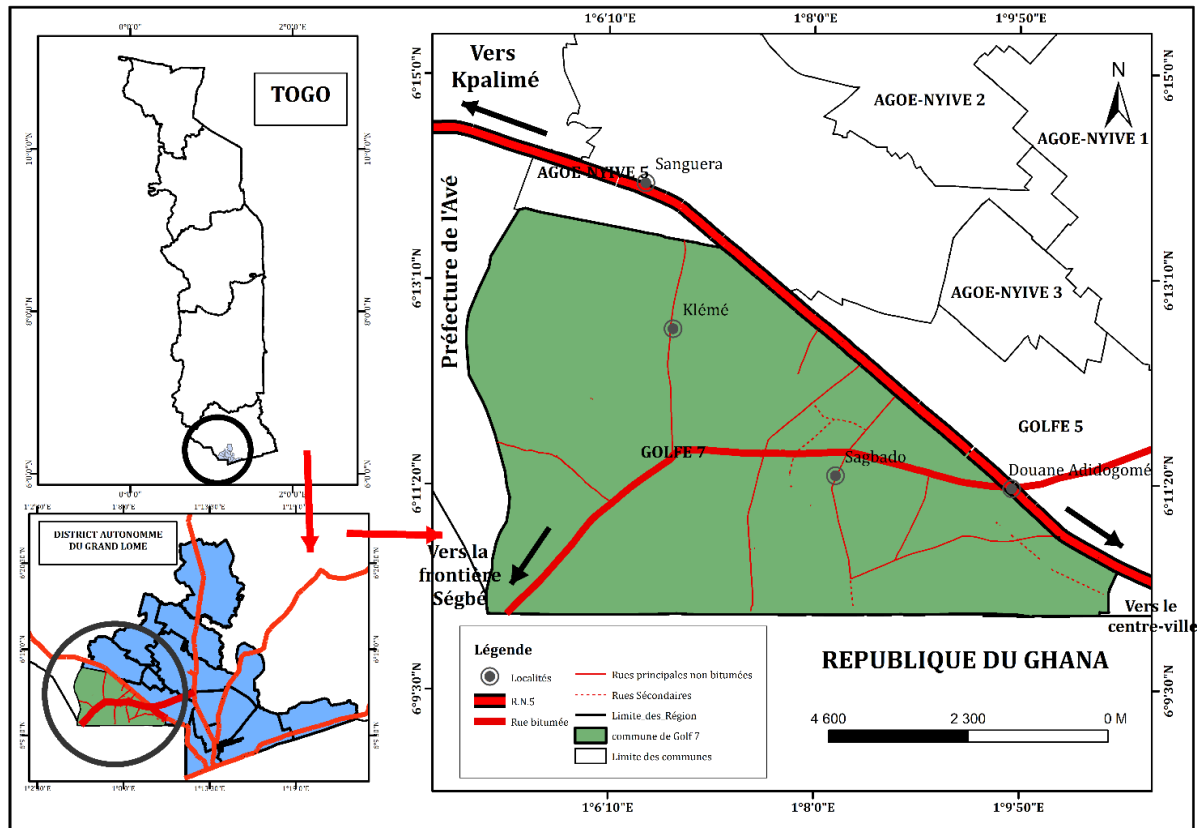
La commune Golfe 7, un milieu périphérique du Grand Lomé est à l'épreuve d'une forte densité de mobilité induite par le boom démographique (S. L. Afantchao, 2022, p. 30). La mobilité s'opérant au quotidien entre la commune et le centre-ville est confrontée à la vétusté de la voirie. « Les rues sont étroites et le ratio de leur revêtement diminue considérablement au fur et à mesure que l'on avance vers les quartiers périphériques » (G. K. Nyassogbo, 2010, p. 9). Une situation qui incite cette étude à formuler la question suivante : Qu'est ce qui entrave l'accessibilité de la mobilité entre la commune Golfe 7 et le centre-ville dans le Grand Lomé ? Cette étude vise à analyser les entraves à la mobilité et leurs implications dans le quotidien des populations de la commune Golfe 7.

1. Matériel et méthodes

1.1. Un milieu relativement favorable aux activités de transport

Collectivité territoriale du Grand Lomé, la commune Golfe 7 est un milieu relativement favorable aux activités de transport. Ainsi, le Grand Lomé s'étendant à la périphérie sud-ouest du milieu d'étude, est traversé par la rue principale, la Route Nationale N°5 (Lomé-Kpalimé) et la rue bitumée Adidogomé Douane- Frontière Segbé qui débouche sur la République du Ghana (Carte n°1).

Carte n°1 : Situation géographique du milieu d'étude



Source : I. Dandonougbo, 2022 à partir du fonds de carte d'Agetur-Togo

Le milieu d'étude est situé au nord-ouest de la ville de Lomé, entre $6^{\circ}13'79''$ et $6^{\circ}10'29''$ de Latitude Nord, et $5^{\circ}36'09''$ et $1^{\circ}11'06''$ de Longitude Est. Il est limité à l'ouest par le Ghana, à l'Est par la commune Golfe 5 (Aflao-Gakli), au nord par la Préfecture de l'Avé et au Sud par Akossombo. Le milieu qui a une superficie de 4 868 ha est composé de 26 quartiers. La commune Golfe 7, située sur un plateau tabulaire, attire des populations variées, notamment celles de la communauté Ewé, originaires des villes de Kpalmé, d'Agou et de Kevé. Le climat dans ce milieu est de type subéquatorial, caractérisé par deux saisons des pluies et deux saisons sèches. La prédominance des rues en terre rend la circulation difficile pendant la saison des pluies. Cette situation contraint les habitants à utiliser des motos pour éviter de longs détours et atteindre les rues bitumées. En 2010, la population du milieu est de 108 852 habitants.

En 2022, elle est passée à 262 805 habitants soit un taux d'accroissement annuel 10,44 %. « Les moins de 20 ans représentent 44,96% de la population du milieu, avec une prédominance féminine (51,4%). Les adultes âgés entre 20 ans et 65 ans représentent 51,84% des habitants » (S. L. Afantchao, 2022, p. 29). « Ce poids démographique entraîne l'occupation progressive de l'espace environnant d'où l'étalement de la ville. L'analyse spatiale de Sagbado 3 montre qu'entre 1990 et 2000, l'espace urbanisé est de 1 000 hectares » (L. Biali, 2016, p. 80). « Entre

2000 et 2020, cet étalement spatial s'est poursuivi et s'est intensifié. L'espace urbanisé au cours de cette période est de 1 600 ha (S. L. Afantchao, 2022, p. 32). La rapide extension des limites de l'agglomération de Lomé qui phagocyte la commune Golfe 5 crée des problèmes d'organisation, de structuration du milieu et surtout de mobilité domicile-travail aux heures de pointe.

1.2. Approche théorique

L'approche utilisée dans cette étude est basée sur la théorie économique de l'accessibilité urbaine (G. Koenig, 1974). Il s'agit d'un modèle économique probabiliste du comportement du citoyen, qui optimise ses déplacements urbains en tenant compte des conditions de transport et de l'intérêt des destinations possibles. Il s'agit d'un indicateur quantifié du niveau de service qui planifie et évite les contradictions des indicateurs de coût et de temps de déplacement. La théorie conduit également à des améliorations des modèles de trafic et donne une justification mathématique aux modèles gravitationnels.

1.3. Méthode qualitative

La technique d'entretien directif est associée à l'approche qualitative. Au total, 23 entretiens ont été réalisés auprès des responsables de la commune Golfe7, de la cellule Mobilité et Transport du District Autonome du Grand Lomé et aux responsables de syndicat des conducteurs de taxis-ville et de taxis-motos. Cette méthode a permis de recueillir les difficultés auxquelles les propriétaires et les clients des transports sont confrontés dans leur déplacement vers le ville-centre. L'observation et la photographie sont mises en jeu pour observer le trafic routier aux heures de pointe, les différents modes de transport et l'état des rues. Une analyse de contenu a permis de ressortir les facteurs qui entravent la mobilité dans la commune.

1.4. Méthode quantitative

La population mère de la commune Golfe 7, étant de 108 857, a été soumise au choix des unités d'usagers de transport afin d'obtenir un échantillon représentatif. Pour mieux comprendre la réalité que vit la population en termes de mobilité, il a fallu procéder par la méthode d'échantillonnage par quota qui permet de diviser la population en strates ou en groupes. Ainsi, la population échantillonnée est constituée des usagers de moyens de transport, des propriétaires comme des clients de transport repartis en six catégories qui regroupent les conducteurs de taxis-motos, de motos privées, de taxis-ville, de voitures privées, d'autobus SOTRAL et de motos-tricycles. Les clients des taxis et de la SOTRAL sont également pris en compte (Tableau n°I).

Tableau n°I : Groupes cibles et population échantillonnée

Modalités		Effectif	Echantillon	Population cible
Groupes cibles	Usagers de taxi moto	2,420	2%	48
	Usagers de taxi ville	545		11
	Usagers d'autobus SOTRAL	303		6
	Usagers de voiture privée	908		18
	Usagers de tricycle	726		15
	Usagers de moto privée	1150		23
	Total	6050		121

Source : Travaux de terrain, 2024

La somme de ces strates ou catégories de transport s'élève à 121 usagers. Un questionnaire a été administré aux différents usagers retenus.

1.5. Matériel

Les données collectées ont été soumises au traitement manuel et informatisé. L'opération de dépouillement a été faite manuellement. Le logiciel Arc Gis 10.8 a servi à la conception des cartes et celui d'Excel est utilisé pour faire les tableaux et les graphiques. Le logiciel SPSS (Statistical Package for the Social Sciences) a permis de faire des analyses statistiques. Les différentes méthodes de traitement de données ont permis d'obtenir les résultats qui sont analysés.

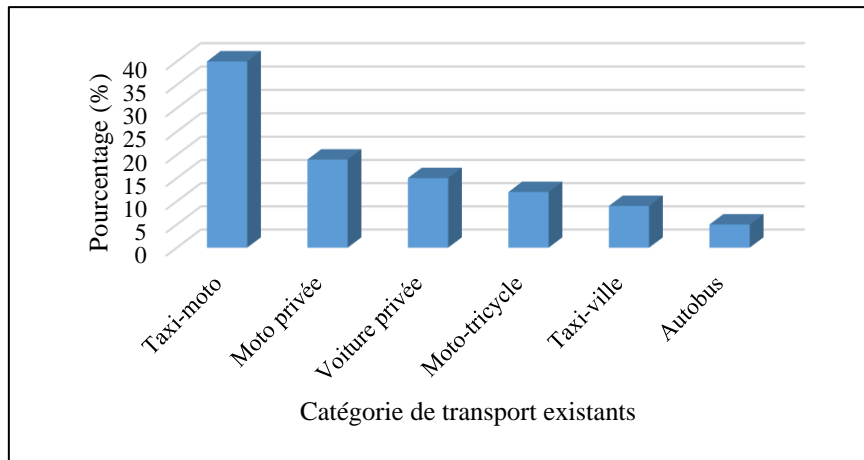
2. Résultats

Les travaux de terrain dans la présente recherche ont permis de dégager des résultats à travers des données quantitatives et qualitatives qui méritent d'être analysées et discutées.

2.1. Catégories de moyens de transport motorisés

Les moyens de transport motorisés qui animent la circulation routière dans le milieu d'étude vers le centre-ville sont de diverses catégories et repartis selon les usagers (Figure n°1).

Figure n°1 : Catégories de moyens de transport motorisés



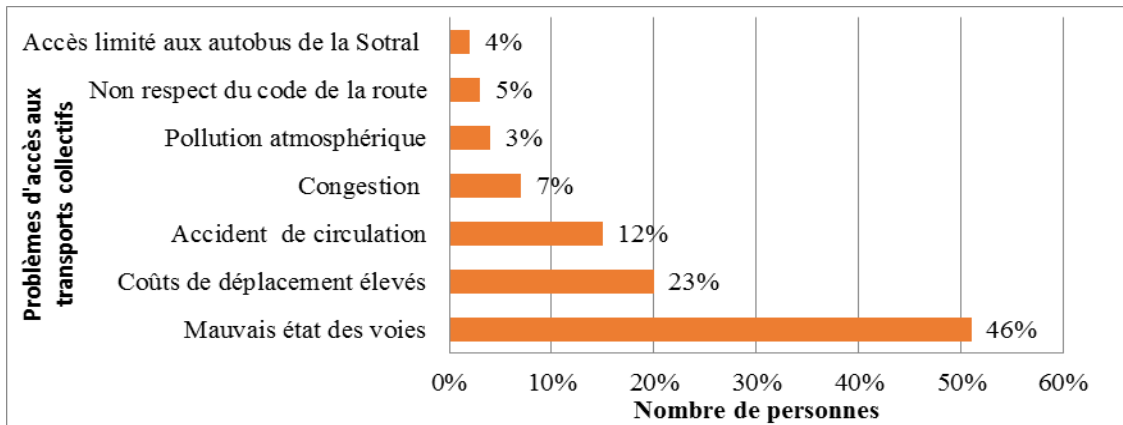
Source : Travaux de terrain, 2024

Les moyens de transport motorisés utilisés dans le système de transport de la commune sont distinctement repartis. La figure n°1 montre que 40% de taxis-motos sont utilisés sur les tronçons du milieu d'étude contre 5% des autobus. La voiture privée représente 15% et le taxi-ville n'occupe que 9% des enquêtés. Cette situation détermine la faible proportion de l'automobile et traduit un trafic marqué par la prédominance des taxis et des motos privées. Le transport en commun qui répond durablement aux besoins de déplacement des populations est marginalisé dans la mobilité de la commune Golfe 7.

2.3. Problèmes d'accès à la mobilité

La population du Golfe 7 rencontre des problèmes liés à la mobilité accessible. Ces problèmes sont principalement le mauvais état des rues, les coûts de transport élevés, les accidents de circulation, la congestion routière, la pollution atmosphérique, l'irrespect du code de la route et l'accès limité aux autobus de la SOTRAL. La figure n°2 montre la proportion des différents problèmes d'accès aux transports du milieu d'étude.

Figure n°2 : Problèmes d'accès aux transports collectifs



Source : Travaux de terrain, 2024

La figure n°2 montre que l'accès aux autobus de la Société de Transport de Lomé (SOTRAL) est de 4%. Ce faible taux rejaillit sur les coûts de déplacement qui sont élevés à hauteur de 23%. Cette élévation est liée à l'utilisation des taxis-ville, des taxis-motos et des voitures privées. Cette situation entraîne un niveau de congestion élevé (7%) aux principaux carrefours routiers surtout aux heures de pointe et crée d'énormes cas d'accidents de circulation (12%). La récurrence de ces problèmes est due aussi au mauvais état des rues (46%). La principale rue bitumée Adidogomé Douane -Frontière Segbé qui relie la commune à la ville et les autres rues non bitumées servant d'intermodalité subissent de fortes pressions aux heures de pointe. Ces problèmes entravent la circulation et retardent l'accès des populations au centre-ville qui est situé en moyenne à 20 km du milieu d'étude.

2.3.1. Congestion routière aux heures de pointe

La planche n°1 montre les cas de congestion au carrefour routier de Segbé, dès le matin de 6 h 15 min et 8 h 30 min et de 17h30 min à 20h 30 mn (planche n°1).

Planche n°1 : Les embouteillages au carrefour routier de Segbé



Source : I. Dandonougbo, prise de vue le 11 janvier 2024

Les photos ci-dessus montrent le niveau de congestion routière au carrefour de Ségbé. La photo A montre un véhicule personnel et des motos. La photo B montre seulement des motos. Cette planche montre que la part des motos personnelles et des taxi-motos est importante dans la commune Golfe 7. La circulation est dominée par les deux roues, les trois roues et les voitures privées qui occupent l'espace routier au détriment des quatre roues. Ces photos confirment les statistiques ressorties en référence à la figure n°2 sur la part des différents moyens de transport motorisés soit 34% des taxis-motos, 19% de motos privées et 15% des voitures personnelles. Ces nids d'embouteillage sont fréquents dans les carrefours d'Akato, de Segbé, d'Aflao Sagbado, et d'Adidogomé-Douane qui sont situés le long de l'axe bitumé Adidogomé Douane-Frontière Segbé.

Les principaux déterminants de cette congestion sont le mauvais état de la voirie, le dysfonctionnement des feux tricolores, l'insuffisance des transports en commun, l'augmentation du parc automobile et la concentration des activités au centre-ville. « Dans la commune Golfe 7, 85% des rues sont étroites (14 m de chaussée roulable) et en mauvais état. Le trafic est constitué de 95% de motos, de taxis-ville et de voitures individuelles. Les feux tricolores sont fréquemment en panne.

Le recours à l'utilisation des voitures individuelles, des tricycles et des motos au détriment du transport en commun explique aussi les problèmes de circulation aux heures de pointe dans le milieu d'étude. La commune Golfe 7 est un milieu résidentiel. Le centre-ville de Lomé qui est le milieu administratif, commercial et économique constitue le point de ralliement des populations de cette commune. L'étranglement de la voirie crée des retards dans le trajet surtout aux heures de pointe.

Elle entraîne des effets de réduction des vitesses de transport due aux encombrements, qui se traduisent par une moindre accessibilité, une perte de temps et un manque à gagner. Cette situation appelle à la théorie de la circulation, qui stipule que la croissance démographique et la croissance économique s'accompagnent d'une augmentation de la demande de trafic et des niveaux accrus de congestion, de retards dans le trajet, de pollution et de diminution de la sécurité routière. Ces cas d'embouteillage dans la circulation dans le milieu d'étude sont corrélés avec les infrastructures routières en mauvais état et de restriction dimensionnelle.

2.3.2. État précaire de la voirie urbaine

La mobilité accessible et rapide est dépendante des infrastructures routières de par leurs caractéristiques en termes de dimensions et de qualité architecturale. La construction des rues

dans les villes du Sud notamment à Lomé n'est pas accompagnée d'une planification spatiale et d'un plan de mobilité pouvant organiser la circulation et permettre une mobilité fluide (Planche n°2).

Planche n°2 : Voies en mauvais état et étroites dans la commune Golfe 7



Source : I. Dandonougbo, prise de vue le 11 janvier 2024

La planche n°2 montre l'état précaire et étroit des rues dans la commune Golfe 7 partant de deux (02) rues en état de vétusté (Photos A et B) débouchant sur une rue bitumée étroite (Photo C). La route Douane Adidogomé-Frontière Ségbé est la principale voie structurante du milieu d'étude. Les autres voies principales reliées à la Route Nationale n°5 (RN5) sont en terre et deviennent extrêmement difficiles à parcourir pendant les périodes de pluies. Le trafic intercommunal est principalement concentré sur la portion bitumée entre Adidogomé Douane et la Frontière Segbé. L'utilisation de motos dans ce milieu permet d'éviter les nids-de-poule pour accéder aux rues bitumées où l'on peut facilement prendre un taxi-ville ou un autobus. Cette situation entraîne une intermodalité qui nécessite l'utilisation successive d'au moins deux modes, intégrés dans la chaîne de déplacement de la commune vers le centre-ville. Il s'agit de la marche, des deux roues, des trois roues et quatre roues, deux ou plusieurs modes de transport pour exécuter un seul trajet.

Les données de Agetur (2016, p.12) mentionnent que 92% des rues sont revêtues de terre, contre seulement 6% de rues bitumées dans le milieu d'étude. Les rues en mauvais état entraînent des coûts variables élevés d'autant plus qu'elles diminuent le rendement énergétique, dégradent les véhicules, générant ainsi des coûts d'entretien et réduisent la capacité d'utilisation des véhicules qui circulent à une vitesse plus basse créant ainsi l'accessibilité tardive au pôle de destination.

2.3.3. Intermodalité coûteuse à la périphérie

Les habitants des milieux périphériques de Lomé endurent quotidiennement les difficultés de déplacement en raison de leur isolement et du manque de transport en commun par autobus. Cette problématique de mobilité, répandue dans les villes togolaises, demeure non résolue en raison de l'extension spatiale qui englobe les milieux périphériques et de la densité démographique de ces villes. Les populations de la commune Golfe⁷ crouissent sous cette situation de pénibilité (Tableau n°II).

Tableau n°II : Durée et distances médianes pour différentes formes d'usages de transports de la périphérie à la ville

Modes de transport	Taxi-moto	Taxi-moto+marche	Taxi-collectif	Taxi-moto+Taxi-collectif
Durée (min)	12	20	25	30
Distances	3	3	6,5	6,5

Source : Travaux de terrain, 2024

De l'analyse du tableau n°II, il ressort que le déplacement des 52% des enquêtés est exécuté sur combinaison de différents modes de transport pour rejoindre le centre-ville. Il s'agit de la marche, de taxi-moto, de taxi-tricycle et de quatre roues, modes de transport utilisés par les habitants pour réduire les coûts tarifaires en raison de la précarité des conditions financières. Le revenu de 58% des enquêtés est en-dessous du Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti (SMIG) qui est fixé à 52 500 FCFA.

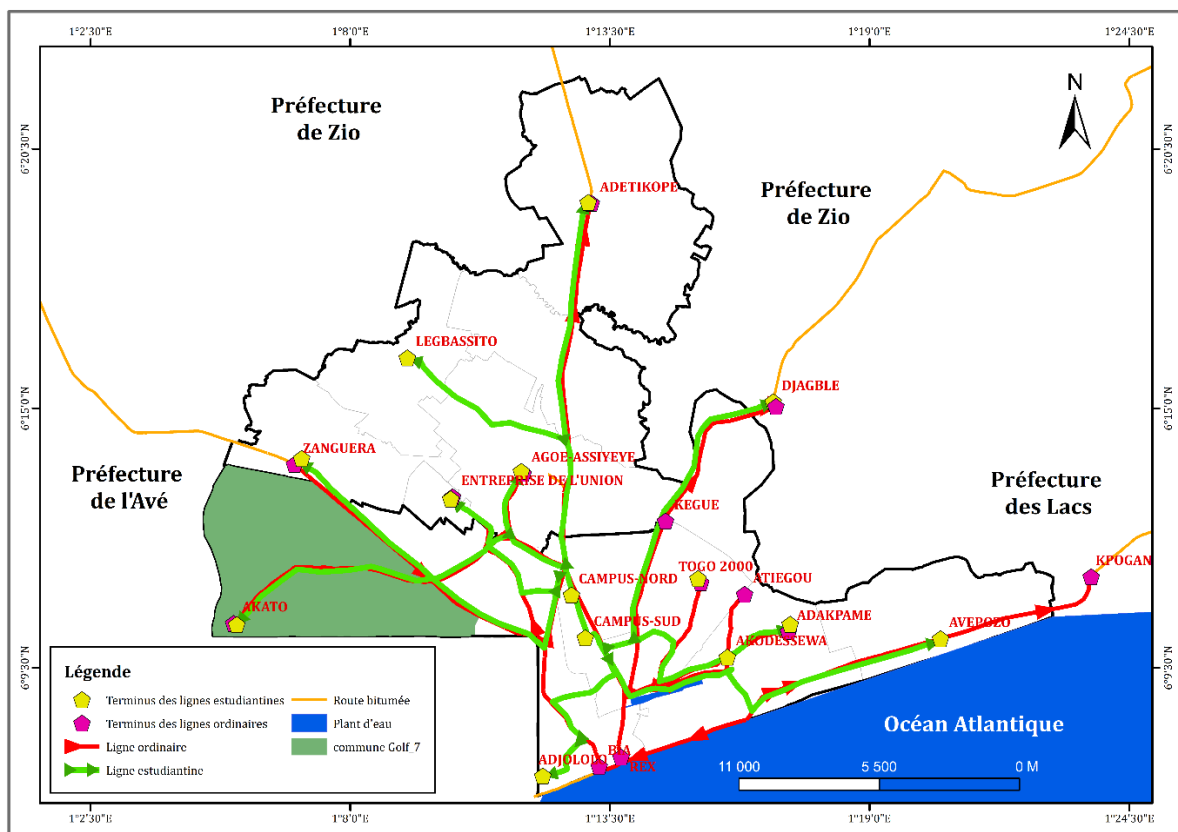
Sur de longues distances, la population de la commune Golfe 7 préfère emprunter les taxis collectifs ou les taxis-motos. L'usage de la moto et de la marche se font sur de courtes distances, soit en les combinant ou soit en effectuant des trajets directs sans rupture de charge. Selon les résultats du tableau n°II, les voyageurs passent 20 minutes à effectuer un déplacement sur une distance coûte de 3 km en moyenne par combinaison entre la moto et la marche à pied contre 12 minutes pour ceux qui effectuent des trajets directs avec une moto, soit une perte de 8 minutes de temps de déplacement sur combinaison modale. L'intermodalité constitue un frein à l'usage des transports collectifs par rapport à la voiture. Pour les usagers, la contrainte de la rupture de charge influence négativement la durée perçue en transport collectif. L'éloignement des habitations par rapport aux principaux axes dans le milieu d'étude entraîne un allongement des distances et du temps de parcours impactant négativement le déplacement des voyageurs

en termes de coûts de temps de déplacement notamment pour ceux qui doivent effectuer la correspondance intermodale.

2.3.4. Insuffisance des transports en commun dans la desserte des populations

La SOTRAL disposant d'un parc de 86 bus, exploite 21 lignes dont 10 ordinaires pour le transport public des passagers et 11 lignes affectées aux étudiants. L'amplitude de services sur les lignes ordinaires s'étale de 5h 30 min à 18h 30 min (premier et dernier départ) avec une interruption en heure creuse entre 10h 30 min et 15h 00 min sur les lignes à faible fréquentation. Sur les lignes dédiées au transport des étudiants, elle est de 5h 30 min à 20h 30 min. La vitesse commerciale moyenne des bus varie de 15 à 23 km/h. Les lignes sont représentées sur la carte n°2 du Grand Lomé dont la commune Golfe 7 fait partie.

Carte n°2 : Le réseau routier de la SOTRAL



Source : Direction générale de la SOTRAL, 2023

Le réseau routier de la SOTRAL se révèle par son caractère de convergence sur les lignes ordinaire et estudiantine dans le cas d' Akato-Segbé-Adidgomè-Campus-BIA. L'accès à la ville par le transport est conditionné par l'offre en ligne, la fréquence et l'amplitude. Sur le tronçon

Adidogomé Douane-frontière Segbé, il n'existe pas un service instantané offert aux passagers ordinaires et aux étudiants. Les contraintes d'insuffisance d'autobus couplées au niveau de fréquences et accompagnées de l'état délabré des rues entraînent le retard du trajet des populations du milieu d'étude. D'après les caractéristiques détaillées de l'offre journalière sur les lignes ordinaires de la Société de Transport de Lomé (SOTRAL, 2023), il ressort que la ligne Akato-Segbé-Bia qui dessert la commune Golfe 7 au centre-ville et dotée de 24 arrêts au double sens et d'un parc roulant de 03 autobus sur une distance de 17 Km, exécute une large fréquence de 30 min. Cette ligne ne dessert seulement que 06 quartiers sur 26 et exerce 24 courses par jour. Cette offre de mobilité limitée affecte les déplacements des habitants surtout du personnel administratif et des étudiants. L'insatisfaction se manifeste par la plage horaire restreinte du service de transport, qui débute à 5h30 min et prend fin à 18h30 min. D'après E. Hans (2015, p. 5), les cinq critères faisant d'une ligne de bus, un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sont la rapidité, la régularité, le confort, une tarification adaptée et une bonne diffusion spatiale sur le territoire. Cette situation exige une amélioration dans la planification du réseau de bus voire du système de transport dans les villes africaines surtout à Lomé.

3. Discussion

Le système de transport urbain dans la ville de Lomé est fondamentalement dominé par les deux roues, qui s'imposent par leur taux de 40% parmi les modes de transport. Au besoin d'une mobilité rapide et plus accessible, la moto se positionne au premier rang. Ceci est approuvée par A. Guézéré (2013, p. 41) qui montre que l'utilisation massive de la moto au Togo depuis les années 1990 est une mutation complète du système de transport où presque toutes les populations ont décidé d'emprunter les motocyclettes plutôt que les véhicules trop chers et les transports en commun quasi-inexistants. Ces résultats corroborent ceux du Rapport d'examen africain sur les transports de la Commission Économique des Nations Unies pour l'Afrique (CENUA, 2009, p. 2) qui postule que le transport routier est le mode de transport motorisé dominant en Afrique, représentant 80% du trafic de marchandises et 90% du trafic de passagers sur le continent. Ils sont confirmés par A. Mahamat-Hemchi (2021, p. 11) qui souligne que les déplacements obligatoires ou pour les déplacements volontaires, on gagne beaucoup à utiliser les taxis-motos parce qu'ils conduisent les usagers jusqu'à la destination même dans les périphéries sans infliger un long temps de déplacement.

Le défi de la congestion urbaine passe par l'incompatibilité entre la capacité de la voirie et l'abondante demande des transports. C'est ce que confirment R. Dowling et *al.* (2019, p. 2)

lorsqu'ils affirment que *l'embouteillage survient* lorsque la demande croît au point de dépasser l'offre viaire ou pendant que la capacité de la voirie est réduite. Par ailleurs, une étude A. Kumar et F.Barret (2008, p.9) sur les embouteillages dans les villes africaines indique que dans toutes les villes, le réseau routier est inférieur aux normes. La capacité est insuffisante, il n'y a ni bandes d'urgences ni voies de service, le revêtement est dégradé et l'éclairage des rues réduit au minimum. Cette difficulté d'accès à la ville causée par la congestion est attestée par Y. Crozet, A.Mercier, N.Ovtracht (2011, p.140) quand ils déclarent qu'à l'échelle de l'aire urbaine, la baisse du niveau d'accessibilité est estimée à 5% en cas de congestion. Tout comme précédemment, ce sont les zones à proximité des axes autoroutiers qui sont les plus affectées par une perte d'accessibilité pouvant atteindre 30 %.

L'usage combiné du taxi-moto et du taxi collectif sur de longues distances de 7 km et plus entraîne une perte de 5 minutes du temps de déplacement. Ces résultats confirment les conclusions de M. Wardman et *al.* (2000) cités par (C. Richer, M.Rabaud, A.Lannoy, 2015, p. 3) qui stipulent que « la multiplication des correspondances dans les réseaux de transport collectif contribue à dégrader l'attractivité des transports publics.

La complémentarité entre les différents modes de transport dans les marges urbaines notamment à Lomé est pénible et coûteuse. Les écarts de temps observés sur la même distance en fonction des différents modes empruntés par les usagers débouchent sur les tarifs de (900F avec la marche) et (1 300 F sans la marche) pour le trajet aller-retour, et témoignent de l'exorbitance du transport surtout dans les marges urbaines. Cette dynamique économique rejoint les travaux de P. Kpémoua (2016, p. 12). L'auteur confirme que la complémentarité entre les modes de transport sur les routes inter-reliées est génératrice des coûts élevés du transport. Il s'agit d'une forme d'intermodalité qui est approuvée par C.-Fu Yeh (2009, p. 251) lorsqu'il souligne que malgré les dispositifs spécifiques mis en œuvre pour faciliter l'usage successif de deux (ou plus) moyens de déplacement au cours d'un même trajet, il en résulte de la sommation d'un coût élevé de transport. D'où l'applicabilité de la théorie économique de l'accessibilité urbaine de G. Koenig (1974). Il s'agit d'un modèle économique probabiliste du comportement du citoyen, qui optimise ses déplacements urbains en tenant compte des conditions de transport et de l'intérêt des destinations possibles. Il s'agit d'un indicateur quantifié du niveau de service qui planifie et évite les contradictions des précédents indicateurs de coût et de temps de déplacement. Cette approche devient ultime et s'implémente dans les cas de déplacement où la cherté du transport nécessite des stratégies à adopter pour réduire les coûts et simplifier les cas d'intermodalité.

Conclusion

L'accessibilité urbaine en termes de mobilité, constitue le champ de confrontation d'une diversité de modes de transport dans le processus de conquête permanente d'usagers de la route. Pour un système de transport urbain acceptable, plusieurs défis sont au rendez-vous méritent d'être relevés à l'instar de la vétusté et de l'étroitesse des voies, l'insuffisance des transports en commun pour fluidifier la circulation, le coût du transport exorbitant en raison de l'état des voies. De fait, cette situation souligne la désarticulation entre le transport et l'urbanisme, une épreuve sans précédente à laquelle les villes africaines sont confrontées révélant la nécessité d'une planification urbaine à travers des plans de mobilité bien conçus sous le sceau d'un travail scientifiquement et techniquement vérifié. Le présent travail de recherche est parvenu à divers résultats en montrant les limites du système de transport urbain du Grand Lomé qui se développe autour des transports durables insuffisants, d'un état délabré des routes, d'une intermodalité assez coûteuse, d'un fort embouteillage aux heures de pointes, de la cherté du transport. Face à ces incontournables défis, quelles stratégies de fabrique sont-elles possibles dans les villes africaines pour un système de transport durable et une mobilité accessible dans les marges urbaines ?

Références bibliographiques

- AFANTCHAO Sélom Luc (2022). *Problématique de gestion des collectivités territoriales face aux enjeux de la décentralisation au Togo : cas de la commune Golfe 7*. Mémoire de master de recherche, option Géographie Humaine et Economique, Lomé : Université de Lomé.
- BIALI Lamourdja, DANDONOUGBO Iléri et N'KERE Komi (2019). « Les facteurs de l'insécurité à Lomé dans un contexte de croissance urbaine ». *Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes (RIGES)*, Numéro 7, 179-198.
- CROZET Yves, MERCIER Aurélie et OVTRACHT Nicolas (2011). « Accessibilité urbaine et politiques publiques : vers des « stress tests » pour une mobilité durable ?, *Économie et développement urbain durable 2. Émissions urbaines : inventaires et politiques publiques & Transport et usage du sol* ». Presses des Mines, 133-152.
- DOWLING Richard (2004). « *Methodology for Measuring Recurrent and Nonrecurrent Traffic Congestion, Transportation Research Record* ». *Journal of the Transportation Research Board*, 60-68.

- GUEZERE Assogba, MAHAMAT-HEMCHI Hassane (2021). « *Les transports informels dans les marges urbaines en Afrique : Une analyse à partir du rôle des motocycles dans les espaces périurbains* », *Revue Espace Géographique et Société Marocaine*, n°45/46, 105-124.
- KOENIG Gérard (1974). « *Théorie économique de l'accessibilité urbaine* ». *Revue Economique*, Programme National Persée, Vol.25(2), 275-297
- KUMAR Ajay et BARRETT Fanny (2008). « *Coincés dans les embouteillages : Le transport urbain en Afrique* », p 9 RÉSUMÉ DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE 1 Diagnostics des Infrastructures Nationales en Afrique.
- LE JANNIC Thomas (2010). « *Plus de voyages, plus de kilomètres quotidiens : une tendance à l'homogénéisation des comportements de mobilité des Français, sauf entre ville et campagne. La mobilité des Français* ». Panorama numéro de l'enquête nationale transports et déplacements 2008 dans la « Revue » de l'Observation et des Statistiques (SOeS) du Commissariat Général au développement Durable (CGDD), 5-24.
- MANIRAKIZA Vincent (2015). *La problématique de l'urbanisation spontanée face à la modernisation de la ville de Kigali (Rwanda)*. Thèse de doctorat, Université catholique de Louvain.
- NYASSOGBO Gabriel Kwami (2010). « *Les contraintes de l'étalement urbain ou l'absence de politique urbaine dans les villes du Togo : l'exemple de Lomé* ». *Ahôhò, revue de géographie du LARDYMES*, 106-125.
- PALAKIYEM Kpemoua (2016). « *Analyse de l'impact des infrastructures de transport sur la croissance économique du Togo* ». fihal-01389698
- RICHER Cyprien, RABAUD Mathieu, LANNOY Arnaud (2015). « *L'intermodalité au quotidien. Un panorama de la mobilité intermodale en France* ». CEREMA - IFSTTAR. *Mobilité en transitions. Connaître, comprendre et représenter, Rapport d'études et de recherches*. CEREMA, 131-142.
- YEH Chao-Fu (2009). *Intermodalité et coûts des déplacements urbains dans les mégapoles. Les cas de Paris, Shanghai et Taipei*. Thèse de doctorat en Architecture, aménagement de l'espace, Université Paris-Est.