

N° 4
Novembre
2025

GÉOPORO

ISSN : 3005-2165

Revue de Géographie du PORO



Département de Géographie
Université Péléforo Gon Coulibaly

www.geoporo.net

Indexations



TOGETHER WE REACH THE GOAL

<https://sjifactor.com/passport.php?id=23980>



<https://reseau-mirabel.info/revue/21571/Geoporo>



<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/947477>



<https://portal.issn.org/resource/ISSN/3005-2165>

COMITE DE PUBLICATION ET DE RÉDACTION

Directeur de publication :

KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire de Géographie, Université Alassane Ouattara

Rédacteur en chef :

TAPE Sophie Pulchérie, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY

Membres du secrétariat :

- KONAN Hyacinthe, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY
- Dr DIOBO Kpaka Sabine, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY
- SIYALI Wanlo Innocents, Maître-assistant en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY
- COULIBALY Moussa, Maître-assistant en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY
- DOSSO Ismaïla, Assistant en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY

COMITE SCIENTIFIQUE INTERNATIONAL

- KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire de Géographie, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- YAPI-DIAHOU Alphonse, Professeur Titulaire de Géographie, Université Paris 8 (France)
- ALOKO-N'GUESSAN Jérôme, Directeur de Recherches en Géographie, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)
- VISSIN Expédit Wilfrid, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
- DIPAMA Jean Marie, Professeur Titulaire de Géographie, Université Joseph KI-ZERBO (Burkina Faso)
- ANOH Kouassi Paul, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- EDINAM Kola, Professeur Titulaire de Géographie, Université de Lomé (Togo)
- BIKPO-KOFFIE Céline Yolande, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- GIBIGAYE Moussa, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
- VIGNINO Toussaint, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)

- ASSI-KAUDJHIS Joseph, Professeur Titulaire de Géographie, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- SOKEMAWU Koudzo, Professeur Titulaire de Géographie, Université de Lomé (Togo)
- MENNGHO Maurice Boniface, Professeur Titulaire, Université de Brazzaville (République du Congo)
- NASSA Dabié Désiré Axel, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- KISSIRA Aboubakar, Professeur Titulaire de Géographie, Université de Parakou (Benin)
- KABLAN Hassy N'guessan Joseph, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët- Boigny, (Côte d'Ivoire)
- VISSOH Sylvain, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
- Jürgen RUNGE, Professeur titulaire de Géographie physique et Géoécologie, Goethe-University Frankfurt Am Main (Allemagne)
- DIBI-ANOH Pauline, Professeur Titulaire de Géographie, Université Felix Houphouët- Boigny, (Côte d'Ivoire)
- LOBA Akou Franck Valérie, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët- Boigny (Côte d'Ivoire)
- MOUNDZA Patrice, Professeur Titulaire de Géographie, Université Marien N'Gouabi (Congo)

COMITE DE LECTURE INTERNATIONAL

- KOFFI Simplicie Yao, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KOFFI Yeboué Stephane Koissy, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KOUADIO Nanankouamé Félix, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire),
- KRA Kouadio Joseph, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire),
- TAPE Sophie Pulchérie, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- ZOUHOULA Bi Marie Richard Nicetas, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- ALLA kouadio Augustin, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- DINDJI Médé Roger, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)

- DIOBO Kpaka Sabine Epse Doudou, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KOFFI Lath Franck Eric, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KONAN Hyacinthe, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KOUDOU Dogbo, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- SILUE Pebanangnanan David, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- FOFANA Lancina, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- GOGOUA Gbamain Franck, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- ASSOUMAN Serge Fidèle, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- DAGNOGO Foussata, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KAMBIRE Sambi, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KONATE Djibril, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- ASSUE Yao Jean Aimé, Maitre de Conférences en Géographie, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- GNELE José Edgard, Maitre de conférences en Géographie, université de Parakou (Benin)
- KOFFI Yao Jean Julius, Maitre de Conférences, Université Alassane Ouattara, (Côte d'Ivoire)
- MAFOU Kouassi Combo, Maitre de Conférences en Géographie, Université Jean Lorougnon Guédé (Côte d'Ivoire)
- SODORE Abdoul Azise, Maître de Conférences en Géographie, Université Joseph KI-ZERBO (Burkina Faso)
- ADJAKPA Tchékpo Théodore, Maître de Conférences en Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
- BOKO Nouvewa Patrice Maximilien, Maitre de Conférences en Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
- YAO Kouassi Ernest, Maitre de Conférences en Géographie, Université Jean Lorougnon Guédé (Côte d'Ivoire)
- RACHAD Kolawolé F.M. ALI, Maître de Conférences, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)

1. Le manuscrit

Le manuscrit doit respecter la structuration habituelle du texte scientifique : **Titre** (en français et en anglais), **Coordonnées de(s) auteur(s)**, **Résumé et mots-clés** (en français et en anglais), **Introduction** (Problématique ; Objectif(s) et Intérêt de l'étude compris) ; **Outils et Méthodes** ; **Résultats** ; **Discussion** ; **Conclusion** ; **Références bibliographiques**. **Le nombre de pages du projet d'article** (texte rédigé dans le logiciel Word, Book antiqua, taille 11, interligne 1 et justifié) **ne doit pas excéder 15**. Écrire les noms scientifiques et les mots empruntés à d'autres langues que celle de l'article en italique. En dehors du titre de l'article qui est en caractère majuscule, tous les autres titres doivent être écrits en minuscule et en gras (Résumé, Mots-clés, Introduction, Résultats, Discussion, Conclusion, Références bibliographiques). Toutes les pages du manuscrit doivent être numérotées en continu. Les notes infrapaginales sont à proscrire.

Nota Bene :

-Le non-respect des normes éditoriales entraîne le rejet d'un projet d'article.

-Tous les nom et prénoms des auteurs doivent être entièrement écrits dans les références bibliographiques.

-La pagination des articles et chapitres d'ouvrage, écrire p. 16 ou p. 2-45, par exemple et non pp. 2-45.

-En cas de co-publication, citer tous les co-auteurs.

-Eviter de faire des retraits au moment de débiter les paragraphes.

-Plan : Titre, Coordonnées de(s) auteur(s), Résumé, Introduction, Outils et méthode, Résultats, Discussion, Conclusion, Références Bibliographiques.

-L'année et le numéro de page doivent accompagner impérativement un auteur cité dans le texte (Introduction – Méthodologie – Résultats – Discussion). Exemple : KOFFI S. Y. *et al.* (2023, p35), (ZOUHOULA B. M. R. N., 2021, p7).

1.1. Le titre

Il doit être explicite, concis (16 mots au maximum) et rédigé en français et en anglais (Book Antiqua, taille 12, Lettres capitales, Gras et Centré avec un espace de 12 pts après le titre).

1.2. Le(s) auteur(s)

Le(s) NOM (s) et Prénom(s) de l'auteur ou des auteurs sont en gras, en taille 10 et aligner) gauche, tandis que le nom de l'institution d'attache, l'adresse électronique et le numéro de téléphone de l'auteur de correspondance doivent apparaître en italique, taille 10 et aligner à gauche.

1.3. Le résumé

Il doit être en français (250 mots maximum) et en anglais. Les mots-clés et les keywords sont aussi au nombre de cinq. Le résumé, en taille 10 et justifié, doit synthétiser le contenu de l'article. Il doit comprendre le contexte d'étude, le problème, l'objectif général, la méthodologie et les principaux résultats.

1.4. L'introduction

Elle doit situer le contexte dans lequel l'étude a été réalisée et présenter son intérêt scientifique ou socio-économique.

L'appel des auteurs dans l'introduction doit se faire de la manière suivante :

-Pour un seul auteur : (ZOUHOULA B. M. R. N., 2021, p7) ou ZOUHOULA B. M. R. N. (2021, p7)

-Pour deux (02) auteurs : (DIOBO K. S. et TAPE S. P., 2018, p202) ou DIOBO K. S. et TAPE S. P. (2018, p202)

-Pour plus de deux auteurs : (KOFFI S. Y. *et al.*, 2023, p35) ou KOFFI S. Y. *et al.* (2023, p35)

Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié.

1.5. Outils et méthodes

L'auteur expose l'approche méthodologique adoptée pour l'atteinte des résultats. Il présentera donc les outils utilisés, la technique d'échantillonnage, la ou les méthode(s) de collectes des données quantitatives et qualitatives. Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié.

1.6. Résultats

L'auteur expose les résultats de ses travaux de recherche issus de la méthodologie annoncée dans "Outils et méthodes" (pas les résultats d'autres chercheurs).

Les titres des sections du texte doivent être numérotés de la façon suivante : 1. Premier niveau, premier titre (Book antiqua, Taille 11 en gras), 1.1. Deuxième niveau (Book antiqua, Taille 11 gras italique), 1.1.1. Troisième niveau (Book antiqua, Taille 11 italique). Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié.

1.7. Discussion

Elle est placée avant la conclusion. Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié. L'appel des auteurs dans la discussion doit se faire de la manière suivante :

-Pour un auteur : (ZOUHOULA B. M. R. N., 2021, p7) ou ZOUHOULA B. M. R. N. (2021, p7)

-Pour deux (02) auteurs : (DIOBO K. S. et TAPE S. P., 2018, p202) ou DIOBO K. S. et TAPE S. P. (2018, p202)

-Pour plus de deux auteurs : (KOFFI S. Y. *et al.*, 2023, p35) ou KOFFI S. Y. *et al.* (2023, p35)

1.8. Conclusion

Elle doit être concise et faire le point des principaux résultats. Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié.

1.9. Références bibliographiques

Elles sont présentées en taille 10, justifié et par ordre alphabétique des noms d'auteur et ne doivent pas excéder 15. Le texte doit être justifié. Les références bibliographiques doivent être présentées sous le format suivant :

Pour les ouvrages et rapports : AMIN Samir, 1996, Les défis de la mondialisation, Paris, L'Harmattan.

Pour les articles scientifiques, thèses et mémoires : TAPE Sophie Pulchérie, 2019, « *Festivals culturels et développement du tourisme à Adiaké en Côte d'Ivoire* », Revue de Géographie BenGéO, Bénin, 26, pp.165-196.

Pour les articles en ligne : TOHOZIN Coovi Aimé Bernadin et DOSSOU Gbedegbé Odile, 2015 : « *Utilisation du Système d'Information Géographique pour la restructuration du Sud-Est de la ville de Porto-Novo, Bénin* », Afrique Science, Vol. 11, N°3, <http://www.afriquescience.info/document.php?id=4687>. ISSN 1813-548X, consulté le 10 janvier 2023 à 16h.

Les noms et prénoms des auteurs doivent être écrits entièrement.

2. Les illustrations

Les tableaux, les figures (carte et graphique), les schémas et les photos doivent être numérotés (numérotation continue) en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Ils doivent comporter un titre concis (centré), placé en-dessous de l'élément d'illustration (Taille 10). La source (centrée) est indiquée en-dessous du titre de l'élément d'illustration (Taille 10). Ces éléments d'illustration doivent être : i. Annoncés, ii. Insérés, iii. Commentés dans le corps du texte. Les cartes doivent impérativement porter la mention de la source, de l'année et de l'échelle. Le manuscrit doit comporter impérativement au moins une carte (Carte de localisation du secteur d'étude).

Indexations



<https://sjifactor.com/passport.php?id=23980>



<https://reseau-mirabel.info/revue/21571/Geoporo>



<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/947477>



<https://portal.issn.org/resource/ISSN/3005-2165>

SOMMAIRE

1	<u>DYNAMIQUE CLIMATIQUE DANS LA BASSE VALLEE DU MONO A L'EXUTOIRE ATHIEME AU BENIN (AFRIQUE DE L'OUEST)</u> Auteur(s): ASSABA Hogouyom Martin, SODJI Jean, AZIAN D. Donatien, Virgile GBEFFAN, VISSIN Expédit Wilfrid. N° Page : 1-9
2	<u>PAYSAGES DE VALLEES ET EVOLUTION DE L'OCCUPATION DU SOL DANS LA SOUS-PREFECTURE DE BÉOUMI 2002 A 2024 (Centre de la Côte d'Ivoire)</u> Auteur(s): Djibril Tenena YEO, Pascal Kouamé KOFFI, Lordia Florentine ASSI, Nambégué SORO. N° Page : 10-21
3	<u>APPROVISIONNEMENT EN EAU POTABLE AU QUARTIER KALLEY PLATEAU (NIAMEY, NIGER)</u> Auteur(s): SOULEY BOUBACAR Adamou, BOUBACAR ABOU Hassane, MOTCHO KOKOU Henry, DAMBO Lawali. N° Page : 22-36
4	<u>CONFLITS CULTIVATEURS-ELEVEURS DANS LE DEPARTEMENT DE ZUENOULA (CENTRE-OUEST DE LA COTE D'IVOIRE)</u> Auteur(s): KRA Koffi Siméon. N° Page : 37-47
5	<u>DÉFIS ENVIRONNEMENTAUX DE L'URBANISATION DE LA VILLE DE MAN À L'OUEST DE LA COTE D'IVOIRE</u> Auteur(s): KONÉ Atchiman Alain, AFFRO Mathieu Jonasse, SORO Nambegué. N° Page : 48-61
6	<u>EVALUATION DES MODELES CLIMATIQUES REGIONAUX (CORDEXAFRICA) POUR UNE ÉTUDE DES TENDANCES FUTURES DES PRÉCIPITATIONS DE LA VALLÉE DU NIARI (REPUBLIQUE DU CONGO)</u> Auteur(s): Martin MASSOUANGUI-KIFOUALA, MASSAMBA-BABINDAMANA Milta-Belle Achille. N° Page : 62-72
7	<u>RÔLE DES FACTEURS SOCIODÉMOGRAPHIQUE SUR L'INTENTION DE MIGRER AU NORD DU SÉNÉGAL</u> Auteur(s): Issa MBALLO. N° Page : 73-86
8	<u>ÉVALUATION DE L'ENVASEMENT DE LA MARRE DE KOUMBELOTI DANS LA COMMUNE DE L'OTI 1 AU NORD-TOGO</u> Auteur(s): KOLANI Lamitou-Dramani, KOUMOI Zakariyao, BOUKPESSI Tchaa. N° Page : 87-96
9	<u>DÉGRADATION ET AMÉNAGEMENT DU TRONÇON DE ROUTE MAMAN MBOUALÉ-MANIANGA DANS L'ARRONDISSEMENT 6 TALANGAÏ À BRAZZAVILLE.</u> Auteur(s): Robert NGOMEKA. N° Page : 97-110

10	<p><u>CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES DES VENDEURS DE TÉLÉPHONES AU BLACK MARKET D'ADJAMÉ (CÔTE D'IVOIRE)</u></p> <p>Auteur(s): SERI-YAPI Zohonon Sylvie Céline, KOUADIO Armel Akpénan Junior, BOSSON Eby Joseph.</p> <p>N° Page : 111-125</p>
11	<p><u>INSECURITE ALIMENTAIRE ET STRATEGIES GOUVERNEMENTALES DANS L'OUEST DU NIGER</u></p> <p>Auteur(s): ALI Nouhou.</p> <p>N° Page : 126-136</p>
12	<p><u>EFFETS DE L'URBANISATION SUR LA CULTURE MARAICHERE DANS L'ARRONDISSEMENT 6 TALANGAÏ DE 2000 A 2020 (RÉPUBLIQUE DU CONGO)</u></p> <p>Auteur(s): Akoula Backobo Jude Hermes, Maliki Christian, Louzala Kounkou Bled Dumas Blaise.</p> <p>N° Page : 137-146</p>
13	<p><u>GESTION DES ORDURES MENAGERES POUR UNE MEILLEURE SANTE DES POPULATIONS DANS LA VILLE DE MANGO (NORD-TOGO)</u></p> <p>Auteur(s): LARE Babénoun.</p> <p>N° Page : 146-161</p>
14	<p><u>MISE EN PLACE D'UN CADRE DE COLLABORATION HARMONIEUX ENTRE L'AMUGA ET LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES DU GRAND ABIDJAN EN FAVEUR D'UN TRANSPORT URBAIN DURABLE ET PERFORMANT</u></p> <p>Auteur(s): KOUTOUA Amon Jean-Pierre, KONARE Ladji.</p> <p>N° Page : 161-174</p>
15	<p><u>SECURISATION ET LAVAGE DES MOYENS DE TRANSPORT, UNE STRATEGIE DE SURVIE FACE A LA CRISE DE L'EMPLOI A LOME</u></p> <p>Auteur(s): Kossi AFELI, Kodjo Gnimavor FAGBEDJI, Komla EDOH.</p> <p>N° Page : 175-187</p>
16	<p><u>CARTOGARPHIE DE L'ÉROSION HYDRIQUE DANS LE BASSIN DU BAOBOLONG (CENTRE-OUEST DU SÉNÉGAL)</u></p> <p>Auteur(s): DIOP Mame Diarra, FALL Chérif Amadou Lamine, SANE Yancouba, SECK Henry Marcel, COLY Kémo.</p> <p>N° Page : 188-203</p>
17	<p><u>LA RIZICULTURE FEMININE, UNE STRATEGIE DE LUTTE CONTRE L'INSECURITE ALIMENTAIRE DANS LA VILLE DE NIENA</u></p> <p>Auteur(s): DIAKITE Salimata, TRAORE Djakanibé Désiré.</p> <p>N° Page : 204-219</p>
18	<p><u>ANTHROPOGENIC ACTIVITIES AND DEGRADATION OF VEGETATION COVER IN THE DEPARTMENT OF KANI, IN THE NORTHWEST OF THE IVORY COAST</u></p> <p>Auteur(s): BAMBA Ali, GBODJE Jean-François Aristide, ASSI-KAUDJHIS Joseph P..</p> <p>N° Page : 220-233</p>
19	<p><u>CONTRAINTES A LA MISE EN VALEUR DES CHAMPS DE CASE DU DOUBLET LOKOSSA-ATHIEME AU SUD DU BENIN</u></p> <p>Auteur(s): Félicien GBEGNON, Akibou Abaniché AKINDELE, Jean-Marie Mèyilon DJODO.</p> <p>N° Page : 234-248</p>

20	<u>ANALYSE DES TEMPERATURES DE MER ET DES PRECIPITATIONS DANS LE CONTEXTE DE CHANGEMENT CLIMATIQUE A LOME</u> Auteur(s): LEMOU Faya. N° Page : 249-261
21	<u>ACTION DE L'HOMME ET DÉGRADATION DE LA DIVERSITÉ BIOLOGIQUE DE LA RÉSERVE DE LAMTO (CÔTE D'IVOIRE)</u> Auteur(s): N'GORAN Ahou Suzanne. N° Page : 262-270
22	<u>ANALYSE DE LA DYNAMIQUE DU COUVERT VÉGÉTAL DANS LE CENTRENORD DU BURKINA FASO</u> Auteur(s): Yasmina TEGA, Hycenth Tim NDAH, Evéline COMPAORE-SAWADOGO, Johannes SCHULER, Jean-Marie DIPAMA. N° Page : 271-285
23	<u>PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DU PROJET D'ALIMENTATION EN ÉNERGIE ÉLECTRIQUE DE LA ROUTE DES PÊCHES 286 (BENIN)</u> Auteur(s): BONI Gratien . N° Page : 286-299
24	<u>LA DISPONIBILITÉ ALIMENTAIRE A L'ÉPREUVE DE L'ESSOR DE L'ORPAILLAGE DANS LA SOUS-PRÉFECTURE DE SIEMPURGO (NORD DE LA COTE D'IVOIRE)</u> Auteur(s): KOFFI Guy Roger Yoboué, KONE Levol, COULIBALY Mékié. N° Page : 300-310
25	<u>LA COMMERCIALISATION DE LA BANANE PLANTAIN DANS LA SOUSPRÉFECTURE DE BONON (CENTRE-OUEST DE LA COTE D'IVOIRE)</u> Auteur(s): KOUAME Kanhoun Baudelaire. N° Page : 311-325
26	<u>VECU ET PERCEPTION DE LA TRYPANOSOMIASE HUMAINE AFRICAINE EN MILIEU RURAL : ETUDE DE CAS A MINDOULI (REPUBLIQUE DU 326 CONGO)</u> Auteur(s): Larissa Adachi BAKANA. N° Page : 326-337
27	<u>LE TAXI-TRICYCLE, UN MODE DE DÉSENCLAVEMENT DE LA COMMUNE PÉRIPHÉRIQUE DE BINGERVILLE (ABIDJAN, CÔTE 338 D'IVOIRE)</u> Auteur(s): COULIBALY Amadou, FRAN Yelly Lydie Lagrace, KOUDOU Welga Prince, DIABAGATÉ Abou. N° Page : 338-353
28	<u>DYNAMIQUE DES FORMATIONS PAYSAGERES DANS LES TERROIRS DE BLISS ET DE FOGNY KOMBO EN BASSE CASAMANCE (SENEGAL)</u> Auteur(s): SAMBOU Abdou Kadri, MBAYE Ibrahima. N° Page : 354-367
29	<u>INSALUBRITÉ ET PRÉCARITÉ SANITAIRE URBAIN À DIVO (SUD-OUEST, CÔTE D'IVOIRE) : ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES</u> Auteur(s): DIARRASSOUBA Bazoumana. N° Page : 368-379

30	<p><u>DISTRIBUTION SPATIALE DES INFRASTRUCTURES SANITAIRES PUBLIQUES : UN FACTEUR IMPORTANT DANS L'ACCESSIBILITÉ GÉOGRAPHIQUE DES POPULATIONS AUX CENTRES DE SANTÉ DANS LA VILLE DE ZUÉNOULA</u></p> <p>Auteur(s): AYEMOU Anvo Pierre, ZOHOURE Gazalo Rosalie, ISSA Bonaventure Kouadio. N° Page : 380-393</p>
31	<p><u>TYPLOGIE ET AIRES DE RAYONNEMENT DES INFRASTRUCTURES MARCHANDES DANS LA VILLE DE PORTO-NOVO</u></p> <p>Auteur(s): ZANNOU Sandé. N° Page : 394-406</p>
32	<p><u>COMPOSITION ET RÉPARTITION DES UNITÉS DE PRODUCTION DE PAIN ET DE PÂTISSERIE À KORHOGO (CÔTE D'IVOIRE)</u></p> <p>Auteur(s): OUATTARA Mohamed Zanga. N° Page : 407-421</p>
33	<p><u>DYNAMIQUE DES ECOSYSTEMES DE MANGROVE DANS LA COMMUNE D'ENAMPORÉ (BASSE-CASAMANCE/SENEGAL)</u></p> <p>Auteur(s): Joseph Saturnin DIEME, Henri Marcel SECK 422 , Bonoua FAYE, Ibrahima DIALLO. N° Page : 422-432</p>
34	<p><u>ECONOMIE DE LA MER ET EQUILIBRE DE LA ZONE COTIERE DU TOGO, IMPACTS DES OUVRAGES PORTUAIRES</u></p> <p>Auteur(s): Djiwonou Koffi ADJALO, Koko Zébéto HOUEDAKOR, Kouami Dodji ADJAHO, Etse GATOGO, Kpotivi Kpatanyo WILSON-BAHUN, Komlan KPOTOR. N° Page : 433-444</p>
35	<p><u>ALIMENTATION DE L'ENFANT DE 0 À 3 ANS DANS LE DISTRICT SANITAIRE DE BOUAKÉ ET DE COCODY-BINGERVILLE (CÔTE D'IVOIRE)</u></p> <p>Auteur(s): Veh Romaric BLE, Tozan ZAH BI, Brou Emile KOFFI. N° Page : 445-457</p>
36	<p><u>IMPACT DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DE LA FORÊT DE WARI-MARO AU BENIN SUR LE BIEN-ÊTRE DES MÉNAGES</u></p> <p>Auteur(s): Raïssa Chimène JEKINNOU, Maman-Sani ISSA, Moussa WARI ABOUBAKAR. N° Page : 458-469</p>
37	<p><u>LA VILLE DE BROBO FACE À L'EXPANSION URBAINE : ENJEUX ET PROBLÉMATIQUES DE L'ÉLECTRIFICATION (CENTRE CÔTE D'IVOIRE)</u></p> <p>Auteur(s): KOUASSI Kobenan Christian Venance. N° Page : 470-484</p>
38	<p><u>LE POLE URBAIN DU LAC ROSE : OPPORTUNITES D'EXTENSION ET DE LOGEMENTS POUR DAKAR ET LIMITES ENVIRONNEMENTALES</u></p> <p>Auteur(s): El hadji Mamadou NDIAYE, Ameth NIANG, Mor FAYE. N° Page : 485-496</p>

39	<p><u>GÉOMATIQUE ET GÉODONNÉES POUR LA CARTOGRAPHIE GÉOLOGIQUE EN ZONE FORESTIÈRE: CAS DE KAMBÉLÉ (EST CAMEROUN)</u></p> <p>Auteur(s): BISSEGUE Jean Claude, YAMGOUOT NGOUNOUNO Fadimatou, TCHAMENI Rigobert, NGOUNOUNO Ismaïla.</p> <p>N° Page : 497-510</p>
40	<p><u>DEFICIT D'ASSAINISSEMENT ET STRATEGIES DE RESILIENCE DANS LA VILLE DE BOUAKE</u></p> <p>Auteur(s): KRAMO Yao Valère, AMANI Kouakou Florent, ISSA Kouadio Bonaventure, ASSI-KAUDJHIS Narcisse.</p> <p>N° Page : 511-523</p>
41	<p><u>LES ENJEUX DE L'ACCÈS AUX ESPACES SPORTIFS ET PRATIQUES SPORTIVES DANS LA VILLE DE BOUAKE</u></p> <p>Auteur(s): OUSSOU Anouman Yao Thibault.</p> <p>N° Page : 524-534</p>
42	<p><u>LA PRODUCTIVITE DE LA CULTURE D'ANACARDIER DANS LA SOUSPREFECTURE DE TIORONIARADOUGOU AU NORD DE LA COTE D'IVOIRE</u></p> <p>Auteur(s): TOURÉ Adama.</p> <p>N° Page : 535-546</p>
43	<p><u>USAGE ET GESTION DU PARC IMMOBILIER PUBLIC DANS L'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE A KORHOGO EN CÔTE D'IVOIRE</u></p> <p>Auteur(s): SIYALI Wanlo Innocents.</p> <p>N° Page : 547-557</p>
44	<p><u>IMPACT DES ENTREPRISES DE FILIÈRES PORTUAIRES SUR LES POPULATIONS LOCALES : LE CAS DE COIC DANS LE DEPARTEMENT DE 558 KORHOGO</u></p> <p>Auteur(s): YRO Koulai Hervé.</p> <p>N° Page : 558-569</p>
45	<p><u>CARTOGRAPHIE DES FLUX MIGRATOIRES À PARTIR DE L'OUEST DE LA RÉGION DES PLATEAUX AU TOGO</u></p> <p>Auteur(s): Kokouvi Azoko KOKOU, Edinam KOLA.</p> <p>N° Page : 570-589</p>
46	<p><u>PRODUCTION DE LA BANANE PLANTAIN : QUELLE CONTRIBUTION A LA SECURITE ALIMENTAIRE DANS LE DEPARTEMENT DE BOUAFLE (CÔTE 590 D'IVOIRE)</u></p> <p>Auteur(s): KONE Bassoma.</p> <p>N° Page : 590-604</p>

SECURISATION ET LAVAGE DES MOYENS DE TRANSPORT, UNE STRATEGIE DE SURVIE FACE A LA CRISE DE L'EMPLOI A LOME

SECURING AND WASHING MEANS OF TRANSPORT, A SURVIVAL STRATEGY IN THE FACE OF THE EMPLOYMENT CRISIS IN LOME

Dr Kossi AFELI,
Université de Lomé, Département de Géographie,
kossiafeli@yahoo.fr; (00228) 91319937

Dr Kodjo Gnimavor FAGBEDJI,
Université de Lomé, Département de Géographie
jkfagbedji@gmail.com; (00228) 91944045

Dr Komla EDOH, Maître-Assistant,
Université de Lomé, Département de Géographie,
Theo.edoh@gmail.com; (00228) 90939264

Résumé

Lomé, capitale du Togo est la ville la plus peuplée du pays, et est perçue par de nombreux togolais comme la référence en matière de développement. Mais la dynamique de la population dans cet espace urbain n'est pas accompagnée d'une économie soutenue pour le bien-être des citoyens vulnérables. Les crises économique et sociale ont engendré la création de petites activités économiques parmi lesquelles figurent la sécurisation et le lavage des moyens de transport. Elle devient une alternative incontournable de stratégie d'adaptation de survie et de lutte contre la pauvreté urbaine. L'objectif de ce travail est de montrer que la sécurisation et le lavage des moyens de transport est l'une des activités économiques de survie mise en place par les citoyens vulnérables pour faire face à la crise d'emploi dans le Grand-Lomé. La méthodologie de travail est axée sur la recherche documentaire, l'observation et l'entretien afin de recueillir les informations quantitatives et qualitatives. Les personnes ciblées sont les responsables des sites de surveillance des moyens de transport, et les propriétaires des engins de différentes catégories sociales. Au total, 80 citoyens sont interrogés dont 65 propriétaires et 15 responsables de sites. Les résultats montrent que parmi les propriétaires enquêtés, (40) soit 61,53% confient leurs engins aux responsables de sites non loin de leurs lieux de travail, (18) soit 27,69% pour achats à proximité et (7) soit 10,78% par manque d'espace.

Mots clés : Sécurisation, Moyens de transport, Crise d'emploi, Stratégie, Lomé.

Abstract

Lome, the capital of Togo, is the most populous city in the country and is seen by many Togolese as a benchmark for development. However, the population dynamics in this urban area are not accompanied by a sustained economy for the well-being of vulnerable urban dwellers. The economic and social crises have led to the creation of small economic activities, including the monitoring and washing of means of transport. This activity is becoming an essential alternative for survival adaptation and the fight against urban poverty. The objective of this work is to demonstrate that securing and washing means of transport is one of the economic survival activities implemented by vulnerable urban dwellers to cope with the employment crisis in Greater Lomé. The work methodology is based on documentary research, observation, and interviews to collect quantitative and qualitative information. The target audience is the managers of transport monitoring sites and vehicle owners from different social categories. A total of 80 city dwellers were surveyed, including 65 owners and 15 site managers. The results show that among the owners surveyed, (40) or 61.53% entrust their vehicles to site managers near their workplaces, (18) or 27.69% for nearby purchases, and (7) or 10.78% due to lack of space.

Keywords : Security, Transportation, Job Crisis, Strategy, Lome.

Introduction

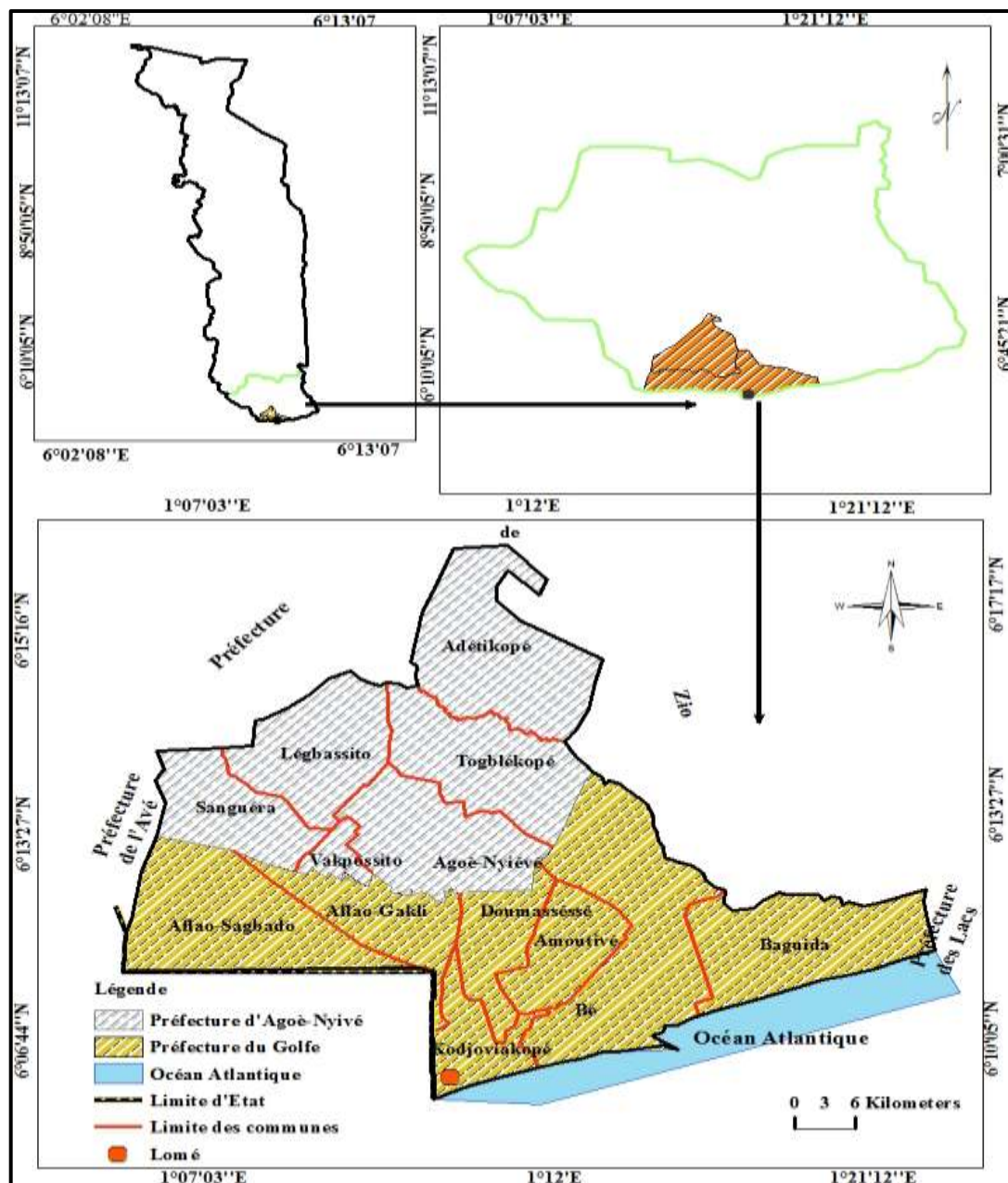
Les villes africaines subissent une croissance urbaine qui n'est pas toujours accompagnée d'une croissance économique soutenue. L'on note une insuffisance de planification urbaine qui entrave la capacité de ces villes à être fonctionnelles, sûres, résilientes et économiquement inclusives (Magrin G., 2018, p48). Lomé à l'instar des autres villes ouest-africaines, vit une profonde crise marquée par la dégradation des conditions de vie des populations avec comme corollaire le recul du pouvoir d'achat, la diminution des revenus, l'accroissement du coût de la vie, l'augmentation du taux de chômage, l'aggravation de la pauvreté, etc. Face à une telle situation, le travail, source de bonheur matériel, social et spirituel, devient une préoccupation de toutes les composantes de la société. L'application des programmes d'ajustement structurel (PAS), les crises socio-politiques qu'a connues le Togo au cours de la décennie 1990 et 2000 couplée à la dévaluation du Franc CFA en 1994 ont eu des conséquences sur le marché de l'emploi. Les PAS ont entraîné des suppressions de postes, des licenciements et amené l'Etat à geler les recrutements des diplômés dans l'administration publique (AGBOVI K. K., 2003, p2). En conséquence, les jeunes titulaires des diplômes des différentes universités publiques et privées et les déflatés des entreprises et sociétés qui se sont retrouvés au chômage ont intégré le secteur informel et adopté diverses activités dont celle de conducteur de taxi-moto, lavage et garde des engins de transport comme alternative à leur situation de précarité. La fragilité des économies des pays en développement et plus particulièrement de celles des pays africains se traduit par une forte augmentation du chômage. Dans de nombreux pays d'Afrique, la combinaison de la crise économique, des programmes d'ajustement structurel et de la croissance rapide de la population urbaine a profondément transformé le marché du travail urbain. Le taux de chômage et la proportion d'emplois dans le secteur informel et d'emplois précaires ont fortement augmenté (Antoine et al., 2001, p26). En effet, après la décennie 1970, dite période du boom phosphatier, occasionnant la prospérité de son économie, le Togo a connu des situations difficiles qui ont justement fragilisé le secteur économique et fait émerger le secteur informel comme un secteur porteur pour absorber les chômeurs et des citoyens sans qualification professionnelle.

La sécurisation et le lavage des moyens de transport constitue-t-ils une activité économique à la survie des citoyens à Lomé ? Quelle stratégie pour une professionnalisation de ce sous-secteur d'activité ? L'objectif de ce travail est de montrer que la sécurisation et le lavage des moyens de transport est l'une des activités de survie face à la crise d'emploi dans le Grand-Lomé.

1. Cadre d'étude et méthodologie de travail

1.1 Présentation du cadre d'étude

Confinée à l'extrême sud-ouest du pays, l'agglomération de Lomé est située sur la côte de l'océan Atlantique entre 6°7'20" et 6°18'00" de Latitude Nord et 1°5'40" et 1°21'60" de Longitude Est, comme l'indique la carte n° 1 ci-dessous.



Carte n° 1 : Présentation du milieu d'étude

Source : Direction des services techniques de Lomé, 2017

Le cadre d'étude, l'agglomération urbaine de Lomé 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 », (BLIVI A., 1998, p178 ; FAGBEDJI K. G, 2018, p54). Il s'étend le long du littoral du Golfe de Guinée en Afrique de l'Ouest. Le milieu d'étude, selon les réformes administratives de 2017, est composé de deux Préfectures (Golfe avec 7 communes) et (Agoè-Nyivé avec 6 communes). Il est limité au nord par la Préfecture de Zio, à l'ouest par la préfecture de l'Avé, à l'est par la Préfecture des Lacs et au sud par l'Océan Atlantique et s'étend 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, 2022, p.23). Une méthodologie de travail est adoptée afin de parvenir aux résultats.

1.2 Méthodologie de travail

Pour la méthodologie du travail, deux techniques de collecte des données sont utilisées à savoir la recherche documentaire et l'enquête sur le terrain. La première a permis de collecter des informations dans les bibliothèques de l'Université de Lomé, du Centre de Recherche et de Documentation Félix Couchoro de la Faculté des Sciences de l'Homme et de la Société (CRD FC/FSHS), de l'Unité de Recherche Démographique (URD), de l'École Africaine des Métiers de l'Architecture et de l'Urbanisme (EAMAU), à l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques et Démographiques (INSEED), les ouvrages, les articles, sur les sites internet. Ces bibliothèques et sites ont permis d'avoir des informations sur les données démographiques, spatiales et socioéconomiques dans les villes africaines et à Lomé. La seconde est utilisée pour recueillir des informations qualitatives et quantitatives au dépend des techniques telles que l'observation directe et les entretiens. Les personnes ciblées sont les responsables des sites de gardiennage des moyens de transport et les propriétaires des engins de différentes catégories sociales. Au total, 80 personnes sont interrogées : les responsables de sites (15) et les propriétaires des engins (65) suivant le tableau n° 1 ci-dessous :

Populations cibles	Effectifs	Pourcentage (%)
Responsables de sites	15	18,75
Propriétaires des engins	65	81,25
Total	80	100

Tableau n° 1 : Répartition des enquêtés
Source : Résultats de l'enquête, 2025

Le tableau n°1 montre la répartition des enquêtés. En effet, des entretiens ont été réalisés avec 15 Responsables des sites de gardiennage soit 19% et 65 propriétaires des engins (81%). Ils ont permis d'obtenir des informations sur la sécurisation des moyens de transport et les bénéfices tirés par les responsables des sites.

2. Résultats

Les résultats de ce travail portent sur les facteurs de la dynamique démo-spatiale, la sécurisation et le lavage des moyens de transport.

2.1. Lomé, d'une bourge à une métropole

Lomé qui n'était qu'une petite bourge lors de son érection en chef-lieu de la colonie Togo, est devenue une métropole en 2025, (AFELI K., 2021, p245). 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. La croissance démographique de la ville de Lomé est très rapide. Lomé comptait 190 000 habitants au recensement de 1970 et 380 000 habitants en 1981 (RGPH, 1970, 1981). Au quatrième recensement de la population et de l'habitat de 2010, Lomé abritait 1 447 660 habitants (RGPH4, 2010), elle est passée à 2 000 000 habitants au cinquième recensement (RGPH-5, 2022).

Ce boom démographique est dû à la forte concentration des fonctions politiques, administratives, économiques, sociales et culturelles. Lomé, la capitale du Togo, est une ville macrocéphale. Elle renferme plus de 70 % de la population urbaine du pays et 25 % de la population togolaise (RGPH4, 2010). Sur le plan des activités, près de 90 % des entreprises industrielles et commerciales y sont installées (MARGUERAT Y., 1985, p166). La figure n° 1 suivant montre l'évolution démographique de la capitale togolaise.

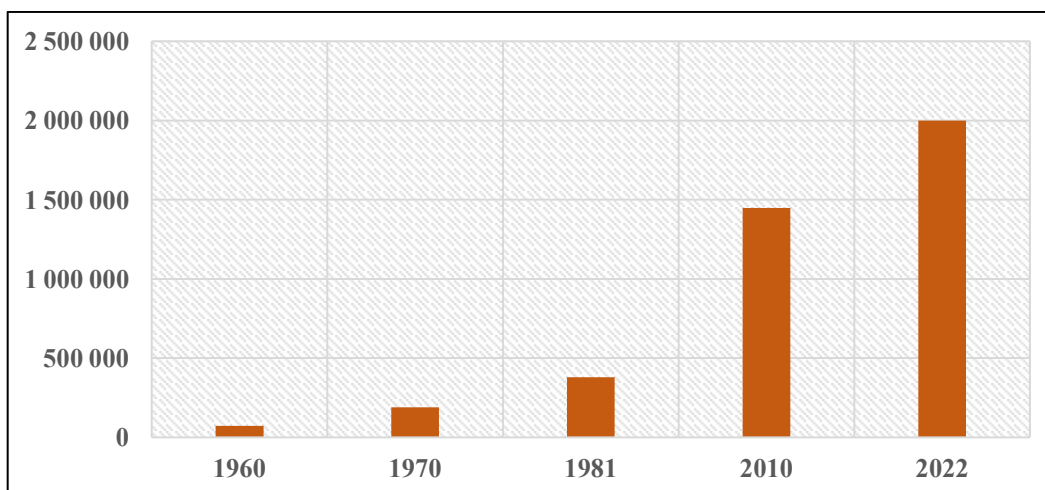


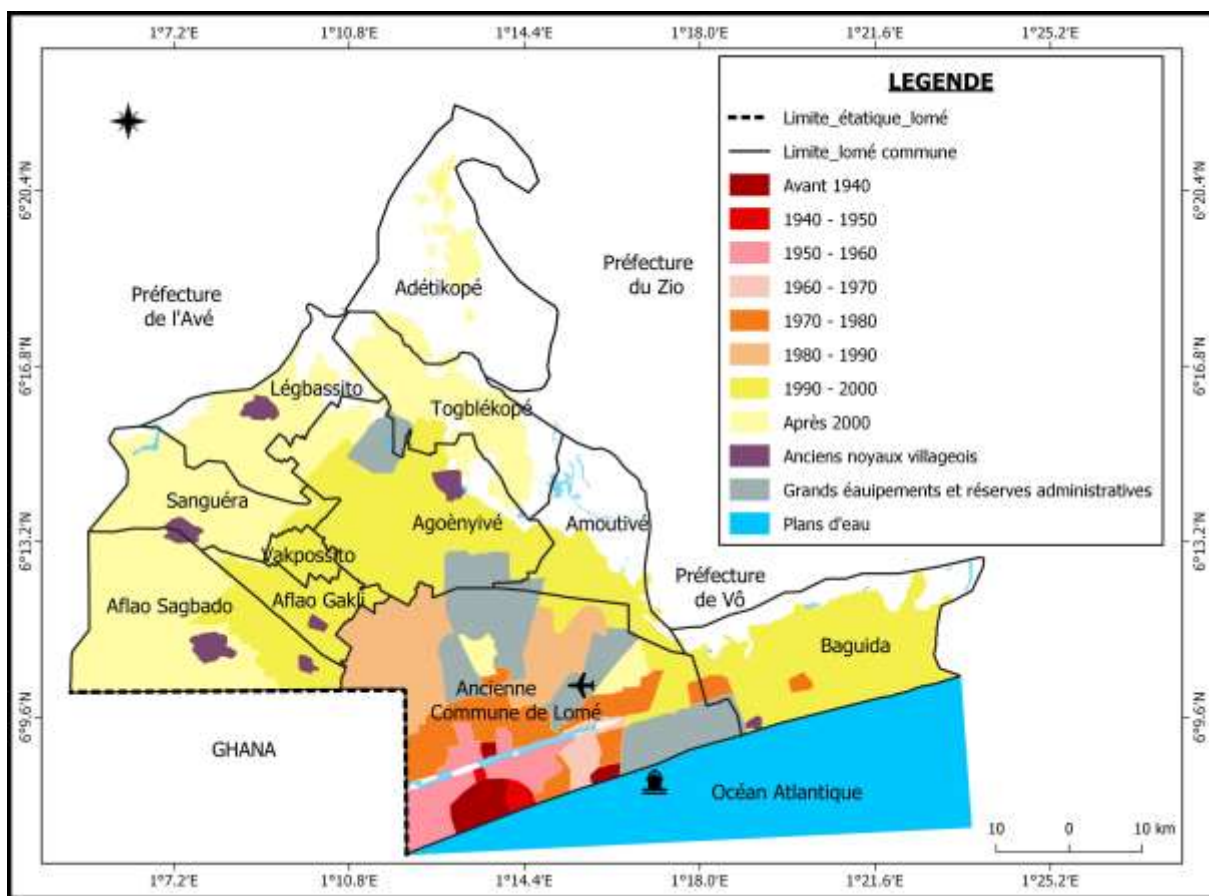
Figure n° 1 : Graphique de croissance démographique du Grand-Lomé

Source : K. Afeli, 2025

La figure n° 1 analyse l'évolution rapide de la population urbaine de Lomé au lendemain de l'indépendance. De 2 000 habitants en 1897, année où Lomé est érigée en capitale du Togo, elle enregistre plus de 2 000 000 habitants en 2022 (RGPH-5). Cette croissance démographique fulgurante a des conséquences sur l'espace.

2.2 Dynamique spatiale de Lomé

La croissance spatiale est plus rapide que l'augmentation de la population urbaine. Lors du deuxième et troisième recensement (RGPH2, 1970 ; RGPH3, 1981) et troisième du Togo, la capitale togolaise passée de 190 000 habitants sur une superficie de 1 900 hectares à 390 000 habitants étalée sur une superficie de 6.000 hectares. La superficie a triplé entre 1970 et 1981 (NYASSOGBO K. G., 2010, p9). De nos jours, Lomé s'étend sur une superficie de 50 000 hectares (INSEED, 2022, p34), d'après la carte n° 2 ci-dessous :



Carte n° 2 : Etalement urbain du Grand-Lomé

Source : Agetur, 2011

La carte n° 2 illustre la dynamique spatiale de Lomé qui est la conséquence directe de l'urbanisation galopante et effrénée de la capitale. Le vieux Lomé était limité jusqu'en 1928 par le boulevard circulaire séparé en interne par deux espaces bien distincts marqués par une frontière humaine (les voies ferrées). A l'ouest des rails, un quartier administratif et résidentiel réservé aux blancs et à l'est, un centre commercial et résidentiel habité par les noirs. Le site originel du vieux Lomé devenant de plus en plus exigu dans l'année 1950, donc saturé, les populations se déplacèrent progressivement vers les zones périphériques généralement peu loties et non viabilisées, (NYASSOGBO K. G., 2010, p. 106-126). L'extension urbaine s'est faite surtout en direction du nord, du nord-ouest et à l'est. La dynamique démo-spatiale s'est produite dans un contexte de crise de gouvernance urbaine qui engendre des problèmes socioéconomiques. Lomé, la métropole enregistre la prolifération des activités informelles menées par les citoyens vulnérables pour leur survie.

2.3 Crise d'emploi et stratégie de survie à Lomé

Dans de nombreux pays d'Afrique, la combinaison de la crise économique, des programmes d'ajustement structurel et de la croissance rapide de la population urbaine a profondément transformé le marché du travail urbain. Le taux de chômage et la proportion d'emplois dans le secteur informel et d'emplois précaires ont fortement augmenté (Antoine et al., 2001, p34 ; Lachaud J. P., 1989, p73). Lomé, la capitale connaît un phénomène d'aggravation des conditions de vie misérables dans les ménages liés au chômage, à l'accès difficile aux crédits, la mauvaise gouvernance, le pillage et le détournement des fonds publics. Face à cette situation drastique, les citoyens développent des stratégies de survie telles que la surveillance des moyens de transport (motos et

voitures). Ce sous-secteur d'activité regorge du personnel diplômé sans emploi comme le montre le tableau n° 2 ci-dessous.

Niveau d'instruction	Effectifs	Pourcentage (%)
Primaire et Analphabètes	3	20
Secondaire	5	33,34
Supérieur	7	46,66
Total	15	100

Tableau n° 2 : Niveau d'instruction des responsables de sites
Source : Résultats de l'enquête, 2025

L'analyse du tableau n° 2 révèle que les responsables de sites sont instruits. Parmi eux, figurent les diplômés du supérieur (46,66 %) qui faute d'emplois décents se retrouvent dans la surveillance de moyens de transport comme activité de survie face à la crise d'emploi. Monsieur Messan Benoît, titulaire d'une licence en économie déclare : « Après mon diplôme, je me retrouve dans le chômage malgré les dépôts de dossiers et les concours, aucun ne m'a souri pour le moment. Mais les besoins quotidiens et face la cherté de la vie, je me retrouve dans cette activité afin de gagner quelques choses. Je m'en sors avec mes collaborateurs avec les recettes qui nous permettent de payer nos loyers et subvenir aux de la petite famille ». Les responsables de sites sont des jeunes pour la plupart entre 25-40 ans mais l'on retrouve aussi des hommes de 45 ans et plus. Certains jeunes viennent nous aidés pour la disposition et la surveillance des engins et sont payés soit par jour ou par semaine. « Ce n'est pas une entreprise formalisée, nous sommes dans la débrouillardise pour gagner nos pains quotidiens », affirme, M. Edem Kpessu, d'un site à la plage de Lomé. Les enquêtés (53,34%) ont des niveaux primaire et secondaire y compris les analphabètes exerçant le métier de surveillance des moyens de transport pour la survie car le marché des emplois décents difficilement ouvert aux diplômés dont l'effectif est sans cesse croissant chaque année. Ces derniers se mélangent avec les personnes sans qualification professionnelle œuvrant dans les tâches déshumanisées. Les photos de la planche n° 1 ci-dessous démontrent la gestion des engins pour les propriétaires partis au service ou pour l'achat à proximité.



Planche n° 1 : Lieu de stationnement des motos et voitures à la plage de Lomé
Source : Clichés K. Afeli, 2025

La planche n° 1 montre des motos et voitures bien sécurisées par les responsables de sites à la plage. Les propriétaires des engins sont de trois catégories : les commerçants et commerçantes, les acheteurs venus de différents coins pour des achats au grand marché et les fonctionnaires des institutions bancaires, hôtelières, etc., situés au sein du grand marché. Ces trois groupes de personnes, pour la sécurisation de leurs engins face à la recrudescence des voleurs d'engins, préfèrent les laisser auprès des responsables de sites qui les sécurisent en

contrepartie d’une somme fixée en fonction des types de moyens de transport. Le tableau n° 3 indiquent le tarif de surveillance des engins :

Catégories d’engins	Prix
Motos	100 F ; 200 F
Voitures	500 F ; 1000 F

Tableau n° 3 : Prix des types d’engins
Source : Travaux de terrains, 2025

Le tableau n° 3 révèle les différents prix des engins. A la plage, en face de la Bank Of Africa (BOA), M. Guy, le responsable du parking affirme que chez lui, le prix des motos est à 100 F et les voitures à 500 F. Contrairement en face de la Banque ECOBANK, les prix sont respectivement 200 F et 1000 F. « Il n’y a pas une règle de fixation des prix de surveillance mais chez nous c’est 100 et 500 F. « Je suis titulaire d’une licence en psychologie, faute d’emploi, je m’en sors avec cette activité de survie espérant le meilleur à mon profil sur le marché de l’emploi décent », déclare-t-il, M. Guy. Il affirme être aidé par deux jeunes qui sont payés 1000 F ou 1500 F au quotidien. C’est une activité qui génère des revenus selon les jours et semaines voire les mois selon le tableau n° 4 suivant :

REVENUS (F CFA)		
Semaine	Mois	Année
6 000	24 000	288 000

Tableau n° 4 : Revenus périodiques de sécurisation des engins
Source : Résultats de terrains, 2025

Le tableau n° 4 révèle le bénéfice tiré par semaine qui s’étale sur le mois et l’année. Le revenu hebdomadaire est de 6000 F par jour, ce qui génère un bénéfice mensuel et annuel de 24 000 F et 288 000 F. Cependant, le revenu est oscillatoire. Il est plus rentable que 6000 F ou moins selon les jours. Pour mieux tirer profit de cette activité, ils font des tontines permettant de s’en sortir de la précarité accrue et face à la cherté de la vie. Le revenu mensuel (24 000 F CFA) ne concorde pas avec le Salaire Minimal Interprofessionnel Garanti (SMIG) qui était de 35 000 F CFA en 2006 et s’élève à 52 000 F en 2024. Ce revenu est très faible au Togo. « Plus de 80% des chefs de ménages exercent des activités dans le secteur informel. Parmi eux, il y a des artisans, des revendeurs, des tailleurs et des coiffeuses alors que 32% des chefs de ménages gagnent entre 20 000 et 50 000 F CFA », (AFELI K., 2021, p229). Le secteur de surveillance emploi les deux sexes comme l’indique la figure suivante :

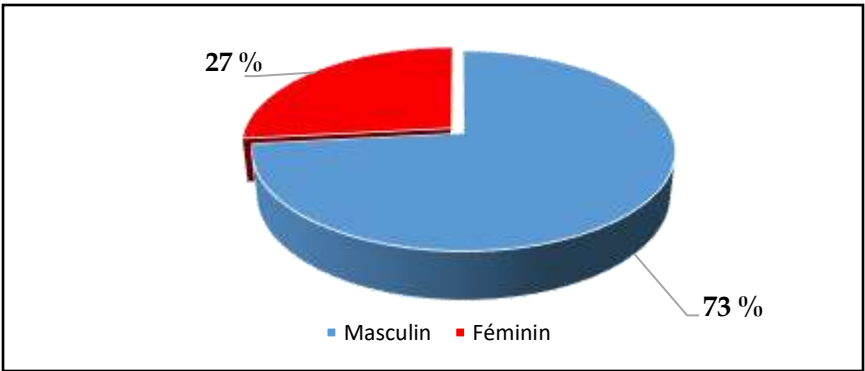


Figure n° 2 : Répartition des enquêtes selon le sexe
Source : K. Afeli, 2025

L'analyse de la figure n° 2 révèle que 73 % des responsables de sites sont des hommes et 27 % sont des femmes. Ce qui montre une prédominance du sexe masculin. La gente féminine est chargée souvent de l'attribution des reçus aux propriétaires des moyens de transport.

2.4 Apports de la technologie dans la surveillance des moyens de transport

La technologie est un levier incontournable dans le développement économique. Elle contribue à la sécurisation et la sauvegarde des données par les outils informatiques. Le secteur de surveillance des engins tire profit de l'ère technologique. Pour une gestion efficace des engins, des responsables introduisent l'outil informatique pour l'enregistrement des numéros de plaques des motos pour une meilleure sécurisation et assurance à l'égard des propriétaires. De nos jours, la technologie a permis de retracer les voies des moyens de transports volés par le système de GPS et d'autres applications. La planche n° 2 indique les images ci-dessous :



Planche n° 2 : Sécurisation des motos par l'outil informatique au CHU Sylvanus Olympio

Source : Clichés K. Afeli, 2025

Les photos A et B de la planche n° 2 montrent l'emplacement et l'installation du responsable en charge de l'enregistrement des motos. Les propriétaires sont alignés par ordre d'arrivée. Le système consiste à enrôler le numéro de plaque (Numéro et série de la moto), le propriétaire part avec le reçu, fait ses courses dans l'enceinte de l'hôpital. C'est en partance qu'il remet le reçu et paie un montant de 50 F. A la porte de sortie de l'enceinte, les agents de sécurité vérifient si la moto appartient réellement au propriétaire. La société qui gère le gardiennage des motos au Centre Hospitalier Universitaire Sylvanus Olympio est dénommée « **MK TRADING CHU S.O** ». « **Prenez soin de vos casques** », a-t-elle mentionné sur l'affiche collée contre le mur derrière l'enregistreur. C'est une société qui a du personnel à sa charge pour le maintien en sécurité des motos pour les sortants comme les rentrants. Les agents disposent en ordre les motos. Ils sont payés mensuellement. Selon un agent, il est payé à 40 000 F, le secrétaire à son salaire dont il ignore le montant. La société a son siège à Agoè Plateau et est en partenariat avec d'autres services qui la sollicitent pour la gestion des engins du personnel contre les voleurs.

Le lavage des engins de transport est une autre activité économique remarquée et visible dans l'agglomération urbaine du Grand-Lomé. Elle demeure un métier de survie pour nombre de citoyens en situation financière face à la vie difficile dans la capitale togolaise. La planche n° 3 ci-dessous indique le site de lavage des moyens de transport.



Planche n° 3 : Lieu de lavage des motos et voitures à Adidogomé-Assiyé

Source : Clichés K. Afeli, 2025

La planche n° 3 indique les photos de lavage des motos et voitures. Elle est un secteur d'espoir pour la jeunesse loméenne en quête de la manne financière pour le bien-être. Ce secteur s'érige en entreprise avec en tête, un responsable qui emploie des jeunes et une secrétaire à la caisse pour l'enregistrement. Le tableau n° 5 ci-dessous indiquent les prix du lavage en fonction du type d'engin.

Types d'engins	Motos	Tricycles	Voitures
Prix de lavage (F CFA)	500	1500	1000 / 2000

Tableau n° 5 : Prix de lavage des engins

Source : Travaux de terrain, 2025

L'analyse du tableau n° 5 révèle que tous les moyens de transport n'ont pas le même prix au lavage. Les motos sont à 500 F, les tricycles (1500 F) et les voitures à 1000/2000 F. En effet, les voitures sont à 1000 F si le lavage porte sur l'extérieur mais le prix s'élève à 2000 F y compris l'intérieur pour l'entretien. Par ailleurs, d'après un employé, le paiement des agents est fonction du nombre de motos cumulés aux véhicules. L'agent ou l'employé perçoit 150 F sur une moto, ce qui revient que l'employeur, lui gagne 350 F sur une moto lavée. Les agents n'ont pas un contrat mensuel. Ils peuvent décider lui-même de prendre au quotidien son argent en fonction du nombre de motos lavés ou à la fin du mois.

Discussion

Plusieurs chercheurs et institutions internationales ont abordé la problématique du marché de l'emploi et des activités de survie comme moyen de réduction du chômage. Ils ont abouti aux conclusions similaires à cette étude. Les travaux, OUYI B. (2016, p19) sur les conducteurs de taxi-moto ont montré que ce métier qui s'est inscrit dans les activités du secteur informel est devenu pourvoyeur de solutions au problème de chômage et de survie des jeunes en quête d'emploi. Selon lui, les données statistiques démontrent que le secteur informel présente des opportunités en matière d'emplois et que d'ailleurs, les recherches empiriques menées présentent des résultats révélateurs tels que la précarité de l'emploi pourrait trouver une approche de solution dans les petits métiers du secteur informel. L'élément fondamental de la pauvreté est le problème d'emploi. En effet,

l'emploi est la fondation de toute famille. Un chef de ménage qui n'a pas un emploi convenable ne peut pas nourrir suffisamment sa famille, la soigner l'éduquer et avoir un logement décent. A ce propos le PNUD (1995, p38) écrit : « Les causes de la pauvreté trouvent leur expression au niveau des emplois. Ce sont des facteurs qui sont à la source du chômage, du sous-emploi qui se traduisent au niveau des hommes et des femmes par des revenus insuffisants ou inexistantes ». Le chômage et le sous-emploi sont des problèmes qui affectent les citoyens des villes au Sud du Sahara. Les catégories sociales les plus touchées sont les jeunes actifs diplômés avec ou sans expérience professionnelle qui cherchent à travailler. Ils s'orientent vers les emplois indécents afin de pouvoir gagner et joindre les deux bouts.

La dynamique des villes africaines a connu de nombreuses mutations rapides, mais elle traîne derrière elle une masse de citoyens aux conditions de vie misérables dans un contexte de crise de gouvernance, de planification et d'aménagement. À Lomé, La pauvreté prend d'ampleur et suscite une multitude d'interrogations. Le taux de chômage enregistré dans le Grand Lomé (7,8%) dépasse le double de celui enregistré dans les autres milieux Urbains (3,5%) et le milieu Rural (1,3%), (QUIBB, 2015, p12). Aujourd'hui, plus qu'hier, la malnutrition, la faim, la misère, les maladies côtoient quotidiennement les habitants de nos villes essentiellement les couches sociales les plus défavorisées. Dans cette perspective, Graham (1996, p. 29) écrit : « La ville n'est plus un refuge où l'on pourrait échapper à la misère ». Les travaux de AGBOVI K. K. (2004, p12) intitulé « Stratégie d'auto-emploi des jeunes diplômés à travers les taxis-motos dans le transport urbain à Lomé » corroborent à cette étude. Il déclare que les jeunes diplômés sont reconvertis en conducteurs de taxis-moto à Lomé, une stratégie qui les permet de survivre. Selon cet auteur, l'accroissement du taux de chômage des jeunes diplômés au Togo demeure une préoccupation qui freine les politiques de lutte contre la pauvreté. Les jeunes titulaires des diplômes des différentes universités publiques et privées et les défilés des entreprises et sociétés qui se sont retrouvés au chômage et, ont intégré le secteur informel et adopté diverses activités dont celle de conducteur de taxi-moto comme alternative à leur situation de précarité, a-t-il conclu. La qualité des emplois s'est également détériorée sous l'effet de la crise économique, et les nouvelles générations de jeunes africains se tournent de plus en plus vers des activités économiques peu rentables et instables au sein du secteur informel (Antoine P. et al., 2001, p58; CHARMES J., 1996, p37). Toutefois, les conditions de vie misérable constatée dans l'agglomération urbaine de Lomé et dans les grandes villes africaines, n'est pas un phénomène fatal. Si la pauvreté est naturelle, elle s'est accrue ces dernières décennies dans un contexte mauvaise gouvernance, de pillage, de corruption, l'injustice sociale créant des poches de pauvreté et des inégalités sociales dans la capitale togolaise. Ce travail s'inscrit dans la logique des travaux de ÉLA J. M., (2000, p31) sur les conditions de vie en milieu urbain avec deux classes sociales distinctes. La dégradation du marché de l'emploi et les crises socio-politiques répétitives des années 1990, 2005, 2017 et 2025 ont aggravé la situation socioéconomique du pays et mettent l'avenir de la jeunesse diplômée incertain. Ils se retrouvent dans les activités de sous-emploi avec des bas salaires et des secteurs informels non rentables. « Depuis les années 1980, toujours plus nombreux sont les individus qui se trouvent acculés à élaborer une stratégie pour survivre. Et cette situation s'observe quel que soit le niveau de développement économique affiché par le pays », (CRETIENEAU A. M., 2002, p1). Selon cette auteure, c'est le recul de l'Etat providence dans un contexte de montée du chômage et de la pauvreté au Nord, les échecs des projets de développement et les programmes d'ajustement structurel imposés au Sud, les stratégies draconiennes de transition à l'économie de marché à l'Est expliquent l'extension d'un même phénomène, les pratiques de survie individuelles, dans des économies qui pourtant diffèrent totalement par leurs performances macroéconomiques, leur système productif, leurs structures socio-économiques et leur organisation sociale, et par leurs ressources de toute nature. Les transformations du marché du travail qui renforcent l'insécurité financière contribuent à étendre ces pratiques aux situations individuelles « non extrêmes ».

Conclusion

Au cœur de cette recherche, la préoccupation est de montrer l'apport de la sécurisation et le lavage des moyens de transport comme une stratégie de lutte contre la pauvreté urbaine. Lomé connaît une croissance démographique impressionnante mais les opportunités d'emploi sont rares dans la capitale togolaise pour une vie meilleure. Les citoyens, diplômés ou non, développent des stratégies sous l'angle entrepreneurial, des activités de survie comme la sécurisation et le lavage des engins à titre rémunérateurs afin de maximiser des gains. Depuis 2009, la croissance économique (5,5% en 2009 ; 6,1% en 2010 et 6,6% en 2011) du Togo est en constante évolution grâce à la reprise de la coopération internationale, à l'investissement public dans la construction d'infrastructures économiques, à la promotion de l'emploi, (QUIBB, 2011, p12). Dans un tel contexte, la réduction de la pauvreté sera possible si la croissance générée est pro-pauvre. La mauvaise gouvernance, la corruption qui sévit dans le pays, le pillage des ressources nationales et le « *libéralisme mafieux* » (Labarthe G., 2005, p69), sont autant d'éléments qui privent bon nombre de citoyens de leur droit aux richesses publiques. La gestion efficiente et efficace des ressources publiques, la politique entrepreneuriale et la création d'emploi au rythme des diplômés doivent-elles aussi contribuer la réduction de la pauvreté. Aussi, la sécurisation et le lavage des moyens de transport, doivent-ils connaître une réorganisation du secteur pour un cadre professionnel règlementé, une intégration des moyens de technologie pour faciliter la surveillance, car il contribue à la réduction de la pauvreté et au développement économique du pays.

Références bibliographiques

- AFELI Kossi, 2021, « *Métropolisation et paupérisation dans les villes d'Afrique subsaharienne : étude de cas de la ville de Lomé* », Thèse de doctorat unique en Géographie urbaine-urbanisme et Aménagement, Département de Géographie, Université de Lomé, Lomé, 318 p.
- AGBOVI Komlan Kwassi, 2003, *Les incidences sociales des programmes d'ajustement structurel et de la dévaluation sur les populations urbaines du Togo*, Thèse de doctorat de Sociologie, Université de Lomé, Lomé.
- ANTOINE Philippe, RAZAFINDRAKOTO Mireille, ROUBAUD François, 2001, Contraints de rester jeunes ? Evolution de l'insertion dans trois capitales africaines : Dakar, Yaoundé, Antananarivo, Autrepart 18: 17-36.
- CHARMES Jacques, 1996, Emploi, informalisation, marginalisation ? L'Afrique dans la crise et sous l'ajustement, 1975-1995, pp. 495-519, dans: J. Coussy & J. Vallin (eds.), Crise et population en Afrique. Paris, CEPED.
- CRETIENEAU Anne-Marie, 2002), « *Les aspects politiques des projets de survie des hommes et de la nature* », in ORCADES, Les enjeux du développement durable, Poitiers, p. 155-159
- GAUFRYAU Bertrand & MALDONADO Carlos, 2001, « *L'économie informelle en Afrique francophone : structure, dynamiques et politiques* », Genève : Bureau International du Travail. p. 147-83,
- GERARD Etienne 1997, La lettre et l'individu : marginalisation et recherche d'intégration des "Jeunes Diplômés" bamakois au chômage, pp. 203-48, dans: A. Marie (ed.), L'Afrique des individus. Paris: Karthala.
- GRAHAM Julie, 1996, *The End of Capitalism (As We Knew it): A Feminist Critique of political Economy*, 320 p.
- JEAN-MARC Ela, 2000, « *La ville en Afrique noire* » Karthala, Paris, 219 p.
- LABARTHE Gilles (2005) : « *Le Togo, de l'esclavage au libéralisme mafieux* », éditions Agones, Marseilles, 256 pages.
- MAGRIN Géraud, 2018, *Villes et industries* », Tchad, Atlas Jeune Afrique, 95 p.
- MARGUERAT Yves, 1985, *L'armature urbaine du Togo*, in : collection Etudes et Thèses, n° 117, Paris, ORSTOM.

NYASSOGBO Kwami Gabriel, 2010, « Dynamique urbaine et difficultés d'emploi des jeunes diplômés à Lomé, capitale du Togo », In : "Climat et développement". Revue scientifique semestriel du LACEEDE, n° 9, sept 2010, Université d'Abomey-Calavi, pp. 24-42.

OUYI Badji, 2016, "Le secteur informel, une solution au problème d'emploi ? Les leçons d'une étude empirique auprès des conducteurs de taxi-motos", *Revue du CAMES, Série B, Sciences Humaines et Sociales*. N° 5, 2è semestre ; p. 67 - 80.

PNUD (1995) : « Stratégie pour l'allègement de la pauvreté au Togo », Document de travail pour la discussion au séminaire du jeudi 16 Février 1995, Introduction et partie I, 51 p.