CONSEIL AFRICAIN ET MALGACHE POUR L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR

PROGRAMME THEMATIQUE DE RECHERCHE
GOUVERNANCE ET DEVELOPPEMENT DU CAMES

Numéro spécial
Octobre 2025

La Revue Gouvernance et Développement

ISSN-L : 3005-5326
ISSN-P : 3006-4406

Revue semestrielle

Actes du Colloque du PTRC-GD. Université de Lomé 26-28 mars 2025

LA BONNE GOUVERNANCE DANS TOUS SES ETATS ET FORMES

Tome 1

- Gouvernance hospitalière
- Gouvernance socioéconomique
- Gouvernance territoriale et environnementale

Revue du Programme Thématique de Recherche du CAMES (PTRC)
Gouvernance et Développement

PRÉSENTATION DE LA REVUE

La Revue Gouvernance et Développement est une revue du Programme Thématique de Recherche du CONSEIL AFRICAIN ET MALGACHE POUR L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR (CAMES) (PTRC) Gouvernance et Développement (GD). Le PTRC-GD a été créé, avec onze (11) autres PTRC, à l'issue de la 30ème session du Conseil des Ministres du CAMES, tenue à Cotonou au Bénin en 2013. Sa principale mission est d'identifier les défis liés à la Gouvernance et de proposer des pistes de solutions en vue du Développement de nos Etats. La revue est pluridisciplinaire et s'ouvre à toutes les disciplines traitant de la thématique de la Gouvernance et du Développement dans toutes ses dimensions.

Éditeur

CONSEIL AFRICAIN ET MALGACHE POUR L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR **(CAMES)**.
01 BP 134 OUAGADOUGOU 01 **(BURKINA FASO)**

Tél. : (226) 50 36 81 46 – (226) 72 80 74 34
Fax : (226) 50 36 85 73
Email : cames@bf.refer.org
Site web: www.lecames.org

Indexation et Référencement dans des Moteurs de recherche

Impact Factor. SJIF 2025: 6.993

SJIF: https://sjifactor.com/passport.php?id=23550
HAL: https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/777120
Mir@bel: https://reseau-mirabel.info/revue/19860/Revue-Gouvernance-et-Developpement-RGD

CONTEXTE ET OBJECTIF

L'idée de création d'une revue scientifique au sein du PTRC-GD remonte à la 4ème édition des Journées scientifiques du CAMES (JSDC), tenue du 02 au 05 décembre 2019 à Ouidah (Benin), sur le thème « ***Valorisation des résultats de la recherche et leur modèle économique*** ».

En mettant l'accent sur l'importance de la recherche scientifique et ses impacts sociétaux, ainsi que sur la valorisation de la formation, de la recherche et de l'innovation, le Conseil Africain et Malgache pour l'Enseignement Supérieur mettait ainsi en mission les Programmes Thématiques de Recherche (PTRC) pour relever ces défis. À l'issue des 5ème journées scientifiques du CAMES, tenue du 06 au 09 décembre 2021 à Dakar (Sénégal), le projet de création de la revue du PTR-GD fut piloté par Dr Sanaliou Kamagate (Maître de Conférences de Géographie, CAMES). C'est dans ce contexte et suite aux travaux du bureau du PTRC-GD, alors restructuré, que la Revue scientifique du PTRC-GD a vu le jour en mars 2024.
L'objectif de cette revue semestrielle et pluridisciplinaire est de valoriser les recherches en lien avec les axes de compétences du PTRC-GD.

COMITÉ SCIENTIFIQUE

1. **Henri BAH**, PT, Université Alassane Ouattara, Philosophie, Ethique, Philosophie Politique et sociale.
2. **Doh Ludovic FIE**, PT, Université Alassane Ouattara, Philosophie de l'art et de la culture
3. **José Edgard GNELE**, PT, Université de Parkou – Géographie et aménagement du territoire
4. **Emile Brou KOFFI**, PT, Université Alassane Ouattara, Géographie urbaine
5. **Lazare Marcellin POAME**, PT, Université Alassane Ouattara, Philosophie ancienne, Biotique
6. **Gbotta TAYORO**, PT, Université Félix Houphouët Boigny, Philosophie (éthique, morale et politique)
7. **Chabi Imorou AZIZOU**, MC, Université d'Abomey-Calavi, Sociologie politique
8. **Eric Damien BIYOGHE BI ELLA**, MC, IRST/CANAREST, Histoire
9. **Ladji BAMBA**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Criminologie (sociologie criminelle)
10. **Annie BEKA BEKA**, MC, École Normale Supérieure du Gabon, Géographie urbaine
11. **Emmanuelle NGUEMA MINKO**, MC, ENS Libreville, Sociologie
12. **Pamphile BIYOGHÉ**, MC, École Normale Supérieure du Gabon, Philosophie morale et politique
13. **N'guessan Séraphin BOHOUSSOU**, MC, Université Alassane Ouattara, Géographie urbaine
14. **Rodrigue Paulin BONANE**, MR, Institut des Sciences des Sociétés du Burkina Faso, Philosophie
15. **Lawali DAMBO**, PT, Université Abdou-Moumouni, Géographie rurale
16. **Koffi Messan Litinmé MOLLEY**, MC, Université de Kara, Lettres Modernes
17. **Abou DIABAGATE**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie urbaine
18. **Kouadio Victorien EKPO,** MC, Université Alassane Ouattara, Bioéthique
19. **Yentougle MOUTORE,** MC, Université de Kara, Sociologie
20. **Gbalawoulou Dali DALAGOU,** MC, Université Jean Lorougnon Guédé, Géographie
21. **Armand Josué DJAH**, MC, Université Alassane Ouattara, Géographie urbaine
22. **Kouadio Victorien EKPO**, M.C, Université Alassane Ouattara, Philosophie pratique - Ethique-Technique-Société
23. **Nambou Agnès Benedicta GNAMMON**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie humaine et économique
24. **Florent GOHOUROU**, MC, Université Jean Lorougnon Guédé, Géographie de la population
25. **Didier-Charles GOUAMENE**, MC, Université Jean Lorougnon Guédé, Géographie urbaine
26. **Emile Nounagnon HOUNGBO**, MC, Université Nationale d'Agriculture, Géographie de l'environnement
27. **Azizou Chabi IMOROU**, MC, Université d'Abomey-Calavi, Sociologie politique
28. **Sanaliou KAMAGATE**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie (Espaces, Sociétés, Aménagements)
29. **Bêbê KAMBIRE**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie de l'environnement
30. **Eric Inespéré KOFFI**, MC, Université Alassane Ouattara, Philosophie politique et sociale
31. **Yéboué Stéphane Koissy KOFFI**, MC, Université Péléforo Gon Coulibaly, Géographie et aménagement.
32. **Mahamoudou KONATÉ**, MC, Université Péléforo Gon Coulibaly, Philosophie des sciences physiques
33. **Zakariyao KOUMOI,** MC, Université de Kara, Géographie
34. **N'guessan Gilbert KOUASSI**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie urbaine
35. **Amenan KOUASSI-KOFFI Micheline**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie de la population
36. **Nakpane LABANTE**, PT, Université de KARA, Histoire contemporaine
37. **Agnélé LASSEY**, MC, Université de Lomé, Histoire contemporaine
38. **Gnazegbo Hilaire MAZOU**, MC, Université Alassane Ouattara, Anthropologie et sociologie de la santé
39. **Gérard-Marie MESSINA**, MC, Université de Buea, Sémiologie politique
40. **Abdourahmane Mbade SENE**, MC, Université Assane-Seck de Ziguinchor, Aménagement du territoire
41. **Jean Jacques SERI**, MC, Université Jean Lorougnon Guédé, Histoire Contemporaine
42. **Minimalo Alice SOME /SOMDA**, MR, Institut des Sciences des Sociétés du Burkina Faso, Philosophie morale et politique
43. **Zananhi Florian Joël TCHEHI**, MC, Université Jean Lorougnon Guédé, Sociologie économique
44. **Bilakani TONYEME**, MC, Université de Lomé, Philosophie et Éducation

45. **Abdourazakou ALASSANE**, MC, Université de Lomé, Géographie
46. **Mamoutou TOURE**, PT, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie urbaine
47. **Pornaldriss TRAORÉ**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie urbaine/Urbanisme
48. **Hamanys Brouxdelsmaël KOFFI,** MC, Université Université Péléforo Gon Coulibaly, Géographie
49. **Aka NIAMKEY**, PT, Université Alassane Ouattara, Communication
50. **Pascal Dieudonné ROY-EMMA**, MC, Université Alassane Ouattara, Métaphysique et Histoire de la Philosophie.
51. **Débégnoun Marcelline SORO**, MC, Université Alassane Ouattara, Sociologie.
52. **Effoh Clement EHORA**, PT, Université Alassane Ouattara, Lettres Modernes, Roman africain.
53. **Assanti Olivier KOUASSI**, MC, Université Alassane Ouattara, Philosophie.
54. **Bantchin NAPAKOU**, MC, Université de Lomé, Philosophie
55. **Jean-Jacques SERI,** MC, Université Jean Lorougnon Guédé, Histoire.
56. **Kain Arsène BLE,** PT, Université Alassane Ouattara, Lettres Modernes.
57. **Amani Albert NIANGUI**, MC, Université Alassane Ouattara, Philosophie
58. **Steeve ELLA,** MC, ENS Libreville, Philosophie
59. **Marie Richard Nicetas ZOUHOULABi**, MC, Université Péléforo Gon Coulibaly, Géographie des transports et échanges commerciaux

COMITÉ ÉDITORIAL

Directeur de publication
Henri BAH: bahhenri@yahoo.fr

Directeur de publication adjoint
Pamphile BIYOGHE: pamphile3@yahoo.fr

Rédacteur en chef
Sanaliou KAMAGATE: ksanaliou@yahoo.fr

Rédacteur en chef adjoint
Totin VODONNON: kmariuso@yahoo.fr

Secrétariat de la revue
Contact WhatsApp: (00225) 0505015975 / (00225) 0757030378
Email : revue.rgd@gmail.com

Secrétaire principale :
Armand Josué DJAH: aj_djah@outlook.fr

Secrétaire principal adjoint:
Moulo Elysée Landry KOUASSI : landrewkoua91@gmail.com

Secrétaire chargée du pôle gouvernance universitaire :
Elza KOGOU NZAMBA: konzamb@yahoo.fr

Secrétaire chargé du pôle gouvernance politique :
Jean Jacques SERI : jeanjacquesseri@yahoo.fr

Secrétaire chargé du pôle gouvernance socio-économique :
Vivien MANANGOU: ramos2000fr@yahoo.fr

Secrétaire chargé du pôle gouvernance territoriale et environnementale:
Yéboué Stéphane Koissy KOFFI: koyestekoi@gmail.com

Secrétaire chargé du pôle gouvernance hospitalière :
Ekpo Victorien KOUADIO: kouadioekpo@yahoo.fr

Secrétaire chargée du pôle gouvernance et genre :
Agnélé LASSEY: lasseyagnele@yahoo.fr

Chargés du site web pour la mise en ligne des publications (webmaster) :
Sanguen KOUAKOU: kouakousanguen@gmail.com
Anderson Kleh TAH : tahandersonkleh@gmail.com

Trésorière :
Affoué Valery-Aimée TAKI: takiaimee@gmail.com
Wave et Orange Money: (+225) 0706862722

COMITÉ DE LECTURE

1. **ADAYE Akoua Asunta**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Géographie rurale;
2. **Gnangoran Alida Thérèse ADOU, MC**, Université Felix Houphouët Boigny, Géographie urbaine,
3. **ANY Desiré**, PT, Université Alassane Ouattara, Philosophie politique et sociale ;
4. **ASSANTI Kouassi Olivier**, MC, Université Alassane Ouattara, Philosophie (éthique, morale et politique);
5. **ASSOUGBA Kabran Beya Brigitte Epse BOUAKI**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Sociologie Politique;
6. **ASSUE Yao Jean-Aimé**, PT, Université Alassane Ouattara, Géographie (Humaine);
7. **BAMBA Abdoulaye**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Histoire contemporaine
8. **BIYOGHE BIELLA Eric Damien**, MR, IRSH-CENAREST Libréville, Histoire Contemporaine,
9. **BLÉ Kain Arsène**, MC, Université Alassane Ouattara, Lettres Modernes (Roman Africain);
10. **BONANE Rodrigue Paulin**, MR, Institut des Sciences des Sociétés (INSS) de Ouagadougou, Philosophie de l'Éducation;
11. **BRENOUM Kouakou**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Géographie urbaine;
12. **DANDONOUGBO Iléri**, MC, Université de Lomé, Géographie des Transports,
13. **DIABATE Alassane**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Histoire contemporaine
14. **DIARRASSOUBA Bazoumana**, MC, Université Alassane Ouattara, Géographie (humaine);
15. **DJAH Armand Josué**, MC, Université Alassane Ouattara, Géographie urbaine ;
16. **EHORA Effoh Clément**, PT, Université Alassane Ouattara, Lettres Modernes;
17. **ELLA Kouassi Honoré**, MC, Université Alassane Ouattara, Philosophie politique et sociale ;
18. **FIE Doh Ludovic**, PT, Université Alassane Ouattara, Philosophie de l'art et de la culture
19. **GNAMMON Nambou Agnès Benedicta**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Géographie humaine et économique ;
20. **GONDO Diomandé**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Géographie de la population,
21. **KANGA Konan Arsène**, PT, Université Alassane Ouattara, Lettres Modernes (Romain Africain);
22. **KOBENAN Appoh Charlesbor**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Géographie humaine et économique;
23. **KOFFI Brou Emile**, PT, Université Alassane Ouattara, Géographie (humaine);
24. **KOUAHO Blé Marcel Silvère**, PT, Université Alassane Ouattara, Philosophie (métaphysique et morale),
25. **KOUAKOU Antoine**, PT, Université Alassane Ouattara, Philosophie,
26. **KOUASSI Amoin Liliane**, MC, Institut National Supérieur des Arts et l'Action Culturelle, Communication,
27. **KOUMOI Zakariyao**, MC, Université de Kara, Géomatique, Télédétection et SIG,
28. **KRA Kouadio Joseph**, MC, Université Péléforo Gon Coulibaly, Géographie humaine et économique,
29. **MAZOU Gnazeboh Hilaire**, PT, Université Alassane Ouattara, Anthropologie et Sociologie de la Santé;
30. **NAPAKOU Bantchin**, MC, Université de Lomé, Philosophie Politique et sociale ;
31. **N'DA Kouassi Pekaoh Robert**, MC, Université Jean Lorougnon Guédé, Sociologie du Développement,
32. **N'DRI Diby Cyrille**, PT, Université Alassane Ouattara, Philosophie politique et sociale,
33. **NIAMKEY Aka**, PT, Université Alassane Ouattara, Communication
34. **OULAI Jean Claude**, PT, Université Alassane Ouattara, Communication,
35. **PRAO Yao N'Grouma Séraphin**, MC, Université Alassane Ouattara, Sciences Économie,
36. **SANOGO Amed Karamoko**, MC, Université Alassane Ouattara, Philosophie politique et sociale ;
37. **SODORÉ Abdoul Aziz**, MC, Université Joseph Ki-Zerbo de Ouagadougou, Géographie/Aménagement,
38. **KONÉ Tahirou**, PT, Université Alassane Ouattara, Sciences de l'Information et de la Communication;
39. **ZOUHOULA Bi Marie Richard Nicetas.**, MC, Université Péléforo Gon Coulibaly, Géographie des transports et échanges commerciaux
40. **Pascal Dieudonné ROY-EMMA**, MC, Université Alassane Ouattara, Métaphysique et Histoire de la Philosophie.

NORMES DE RÉDACTION

Les manuscrits soumis pour publication doivent respecter les consignes recommandées par le CAMES (NORCAMES/LSH) adoptées par le CTS/LSH lors de la 38ème session des CCI (Microsoft Word – NORMES ÉDITORIALES.docx (revue-akofena.com). En outre, les manuscrits ne doivent pas dépasser 30.000 caractères (espaces compris). Exceptionnellement, pour certains articles de fond, la rédaction peut admettre des textes au-delà de 30.000 caractères, mais ne dépassant pas 40.000 caractères.

Le texte doit être saisi dans le logiciel Word, police Times New Roman, taille 12, interligne 1,5. La longueur totale du manuscrit ne doit pas dépasser 15 pages.

Les contributeurs sont invités à respecter les règles usuelles d'orthographe, de grammaire et de syntaxe. En cas de non-respect des normes éditoriales, le manuscrit sera rejeté.

Le Corpus des manuscrits

Les manuscrits doivent être présentés en plusieurs sections, titrées et disposées dans un ordre logique qui en facilite la compréhension.
À l'exception de l'introduction, de la conclusion et de la bibliographie, les différentes articulations d'un article doivent être titrées et numérotées par des chiffres arabes (exemple : 1. ; 1.1. ; 1.2. ; 2 ; 2.2. ; 2.2.1 ; 2.2.2. ; 3. etc.).

À part le titre général (en majuscule et gras), la hiérarchie du texte est limitée à trois niveaux de titres :

- *Les titres de niveau 1 sont en minuscule, gras, taille 12, espacement avant 12 et après 12.*
- *Les titres de niveau 2 sont en minuscule, gras, italique, taille 12, espacement avant 6 et après 6.*
- *Les titres de niveau 3 sont en minuscule, italique, non gras, taille 12, espacement avant 6 et après 6.*

Le texte doit être justifié avec des marges de 2,5cm. Le style « Normal » sans tabulation doit être appliqué.

L'usage d'un seul espace après le point est obligatoire. Dans le texte, les nombres de « 01 à 10 » doivent être écrits en lettres (exemple : un, cinq, dix); tandis que ceux de 11 et plus, en chiffres (exemple : 11, 20, 250.000).

Les notes de bas de page doivent présenter les références d'information orales, les sources historiques et les notes explicatives numérotées en série continue. L'usage des notes au pied des pages doit être limité autant que possible.

Les passages cités doivent être présentés uniquement en romain et entre guillemets. Lorsque la citation dépasse 03 lignes, il la faut la présenter en retrait, en interligne 1, en romain et en réduisant la taille de police d'un point.

En ce qui concerne les références de citations, elles sont intégrées au texte citant de la façon suivante :
Initiale (s) du prénom ou des prénoms de l'auteur ou des auteurs ; Nom de l'auteur ; Année de publication + le numéro de la page à laquelle l'information a été tirée.

Exemple :

« L'innovation renvoie ainsi à la question de dynamiques, de modernisation, d'évolution, de transformation. En cela, le projet FRAR apparaît comme une innovation majeure dans le système de développement ivoirien. » (S. Kamagate, 2013: 66).

La structure des articles

La structure d'un article doit être conforme aux règles de rédaction scientifique. Tout manuscrit soumis à examen, doit comporter les éléments suivants :

- *Un titre, qui indique clairement le sujet de l'article, rédigé en gras et en majuscule, taille 12 et centré.*
- *Nom(s) (en majuscule) et prénoms d'auteur(s) en minuscule, taille 12.*
- *Institution de rattachement de ou des auteur (s) et E-mail, taille 11.*
- *Un résumé (250 mots maximum) en français et en anglais, police Times New Roman, taille 10, interligne 1,5, sur la première page.*
- *Des mots clés, au nombre de 5 en français et en anglais (keywords).*

Selon que l'article soit une contribution théorique ou résulte d'une recherche de terrain, les consignes suivantes sont à observer.

Pour une contribution théorique et fondamentale :
Introduction (justification du thème, problématique, hypothèses/objectifs scientifiques, approches/méthodes), développement articulé, conclusion, références bibliographiques.

Pour un article qui résulte d'une recherche de terrain :
Introduction, Méthodologie, Résultats et Discussion, Conclusion, Références bibliographiques.

N.B : *Toutefois, en raison des spécificités des champs disciplinaires et du caractère pluridisciplinaire I de la revue, les articles proposés doivent respecter les exigences internes aux disciplines, à l'instar de la méthode IMRAD pour les lettres, sciences humaines et sociales concernées.*

Les illustrations : Tableaux, figures, graphiques, photos, cartes, etc.

Les illustrations sont insérées directement dans le texte avec leurs titres et leurs sources. Les titres doivent être placés en haut, c'est-à-dire au-dessus des illustrations et les sources en bas. Les titres et les sources doivent être centrés sous les illustrations. Chaque illustration doit avoir son propre intitulé : tableau, graphique (courbe, diagramme, histogramme …), carte et photo. Les photographies doivent avoir une bonne résolution.

Les illustrations sont indexées dans le texte par rappel de leur numéro (tableau 1, figure 1, photo 1, etc.). Elles doivent être bien numérotées en chiffre arabe, de façon séquentielle, dans l'ordre de leur apparition dans le texte. Les titres des illustrations sont portés en haut (en gras et en taille 12) et centrés ; tandis que les sources/auteurs sont en bas (taille 10).

Les illustrations doivent être de très bonne qualité afin de permettre une bonne reproduction. Elles doivent être lisibles à l'impression avec une bonne résolution (de l'ordre de 200 à 300 dpi). Au moment de la réduction de l'image originelle (photo par exemple), il faut veiller à la conservation des dimensions (hauteur et largeur).

La revue décline toute responsabilité dans la publication des ressources iconographiques. Il appartient à l'auteur d'un article de prendre les dispositions nécessaires à l'obtention du droit de reproduction ou de représentation physique et dématérialisées dans ce sens.

Références bibliographiques

Les références bibliographiques ne concernent que les références des documents cités dans le texte. Elles sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur.

Les éléments de la référence bibliographique sont présentés comme suit: nom et prénom (s) de l'auteur, année de publication, titre, lieu de publication, éditeur, pages (p.) occupées par l'article dans la revue ou l'ouvrage collectif.

- *Dans la zone titre, le titre d'un article est généralement 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, indiquer la maison d'édition (pour un ouvrage), le nom et le numéro/volume de la revue (pour un article).*
- *Dans la zone page, mentionner les numéros de la première et de la dernière page pour les articles ; le nombre de pages pour les livres.*
- *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.).*

Pour les chapitres tirés d'un ouvrage collectif *: nom, prénoms de ou des auteurs, année, titre du chapitre, nom (majuscule), prénom (s) minuscule du directeur de l'ouvrage, titre de l'ouvrage, lieu d'édition, éditeur, nombre de pages.*

Pour les sources sur internet : *indiquer le nom du site, [en ligne] adresse URL, date de mise en ligne (facultative) et date de consultation.*

Exemples de références bibliographiques

Livre (un auteur) : HAUHOUOT Asseypo Antoine, 2002, Développement, aménagement régionalisation en Côte d'ivoire, Abidjan, EDUCI, 364p.

Livre (plus d'un auteur) : PETER Hochet, SOURWEMA Salam, YATTA François, SAWAGOGO Antoine, OUEDRAOGO Mahamadou, 2014, le livre blanc de la décentralisation financière dans l'espace UEMOA, Burkina Faso, Laboratoire Citoyennetés, 73 p.

Thèse : GBAYORO Bomisso Gilles, 2016, Politique municipale et développement urbain, le cas des communes de Bondoukou, de Daloa et de Grand-Lahou, thèse unique de doctorat en géographie, Abidjan (Côte d'Ivoire), Université de Cocody, 320 p.

Article de revue : KAMAGATE Sanaliou, 2013, « Analyse de la diffusion du projet FRAR dans l'espace Rural ivoirien : cas du district du Zanzan », Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement, n° 2, EDUCI-Abidjan, pp 65-77.

Article électronique : Fonds Mondial pour le Développement des Villes, 2014, renforcer les recettes locales pour financer le développement urbain en Afrique, [en ligne] (page consultée le 15 /07/2018) www.resolutionsfundcities.fmt.net.

N.B :

Dans le corps du texte, les références doivent être mentionnées de la manière suivante : Initiale du prénom de l'auteur (ou initiales des prénoms des auteurs); Nom de l'auteur (ou Noms des auteurs), année et page (ex.: A. Guézéré, 2013, p. 59 ou A. Kobenan, K. Brénoum et K. Atta, 2017, p. 189).

Pour les articles ou ouvrages collectifs de plus de trois auteurs, noter l'initiale du prénom du premier auteur, suivie de son nom, puis de la mention et "al." (A. Coulibaly et al, 2018, p. 151).

SOMMAIRE

LA BIOBANQUE, UN SUPPORT DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE DANS LA COLLECTE DES DONNÉES D'INFORMATION AUX POLITIQUES DE SANTÉ PUBLIQUE
BOUAGNON-DROUBLY Rita……1-15

LEADERSHIP ET RESPONSABILITE AU SEIN DU CENTRE DE SANTE URBAIN A BASE COMMUNAUTAIRE (CSUCom) DE GONZAGUEVILLE-PORT-BOUËT (COTE D'IVOIRE) / LEADERSHIP AND RESPONSIBILITY WITHIN THE COMMUNITY-BASED URBAN HEALTH CENTER (CSUCom) OF GONZAGUEVILLE-PORT-BOUËT (COTE D'IVOIRE)
TIE Gouin Bénédicte Edwige Epse KOUAKOU, **N'gnanda Anne-Marie KOUADIO** et N'GORAN Ekian Noël ……..…….……16-29

DROIT À LA SANTÉ ET GOUVERNANCE HOSPITALIÈRE EN AFRIQUE : QUELLE POLITIQUE POUR UNE REDYNAMISATION DES SOINS DE SANTÉ
OUSSOU Kouadio Jean Richard ……30-44

LUTTE CONTRE LA MORTALITÉ INFANTILE ET MATERNELLE AU TOGO, EXEMPLE DES ODD SANTÉ (2015-2022)
OUGMA Hombamana et GONON Amevi Agberi ……45-60

LA RELATION « POUVOIR-SERVITUDE » À L'ÉPREUVE DE LA GOUVERNANCE MÉDICALE ET HOSPITALIÈRE : CAS DU CHU D'OWENDO (GABON)
Steeve Elvis ELLA …….……61-71

LA GOUVERNANCE DE LA COMMUNICATION POST-COVID EN CÔTE D'IVOIRE: SITUATION ET PERPECTIVES
BROU Marie Sylvana …….……72-87

AMELIORATION DE LA SÉCURITÉ ET SANTE AU TRAVAIL DES TRAVAILLEURS DE SANTE AU TOGO PAR L'OUTIL HEALTHWISE, UNE OPPORTUNITE DE GOUVERNANCE HOSPITALIÈRE DE QUALITE (2016 -2024)
KEVI Kokou Silvère et LASSEY Agnélé ……..…….……88-104

***MA SANTÉ SOUFFRE* DE NFAMARA CAMARA : UNE SCRIPTURALISATION RÉALISTE DE LA POLITIQUE DE LA SANTÉ POUR TOUS EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE** BLÉ Kain Arsène ……..…….……..105-116

BIOTECHNOLOGIES MÉDICALES ET QUESTION DE LA SUBJECTIVITÉ
AMEZUNYE Kodjo Mensavi et Dr ABALO Miesso (MC) ……..…….……..117-129

NÉGOCIER L'AUTORITÉ AU QUOTIDIEN À L'HÔPITAL PUBLIC : QUAND L'ORDRE DES COMPÉTENCES BAT DE L'AILE
GBAKA Loulou Guy ……..…….……..130-150

POLITIQUE SANITAIRE IVOIRIENNE ET ACCÈS AUX SOINS DANS LES HÔPITAUX DE RÉFÉRENCE : CAS DES POPULATIONS RURALES DE LA SOUS-PRÉFECTURE DE GUIGLO (OUEST DE LA CÔTE D'IVOIRE) / IVORIAN HEALTH POLICY AND ACCESS TO CARE IN REFERENCE HOSPITALS: THE CASE OF RURAL POPULATIONS IN THE SUB-PREFECTURE OF GUIGLO (WESTERN IVORY COAST)
KOFFI Kouadio Athanase et BRISSY Olga Adeline ……..…….……..151-171

LA GOUVERNANCE SANITAIRE EN AFRIQUE : ENTRE DÉFIS POLITICO-ÉCONOMIQUES ET EXIGENCES ÉTHICO-CULTURELLES
EKPO Kouadio Victorien ……..……...……..172-184

POLITIQUE NATIONALE DE LUTTE CONTRE LE PALUDISME AU TOGO DE 1994 A 2022
GONON Amèvi Agbéri et OUGMA Hombamana ……..……...……..185-199

LOGIQUE COMMUNAUTAIRE FACE A LA CONTRACEPTION DES ADOLESCENTES AYAOU DE LA SOUS-PREFECTURE DE N'DOUFFOUKANKRO (BOUAFLE-COTE D'IVOIRE)
KOUAME Sara Gémima, MANAN Gnamien Elie, TCHETCHE Obou Mathieu .200-218

DÉSÉQUILIBRE DE L'AMÉNAGEMENT DES RUES DANS LE GRAND-LOME (TOGO) : ENJEUX ET DÉFIS POUR UN DÉVELOPPEMENT DURABLE
AWOKPE Kodjo, **DANDONOUGBO Iléri** et **AGBAMARO Mayébinasso** ……...219-235

LE FINANCEMENT PUBLIC DE L'ÉLEVAGE EN CÔTE D'IVOIRE À L'ÉPOQUE DE LA SODEPRA (1970-1993) / THE FINANCING OF THE PUBLIC REARING IN CÔTE D'IVOIRE DURING THE SODEPRA'S PERIOD (1970-1993)
AKA Adou Marcel et KOUAMÉ Kan Raymond ……..……...……...……..236-257

ÉVOLUTION DE LA GOUVERNANCE DU SECTEUR DE LA MICROFINANCE EN CÔTE D'IVOIRE (1976- 2022)
AHORO Moro Jean Martial et MAH Gli Modeste Franck …..……...…….....……..258-273

L'IMMIGRATION AU PRISME DE L'ENGAGEMENT HUMANITAIRE DANS *LA MER À L'ENVERS* DE MARIE DARRIEUSSECQ
ADJE Tanoh Linda Danielle épse BAH ……..……...…….....……..274-285

LE MARCHÉ MINI-DEF DE KORHOGO (NORD DE LA CÔTE D'IVOIRE) : LE PARADOXE D'UN ÉQUIPEMENT MUNICIPAL MODERNE
SILUE Tangologo ……..……...…….....……..286-301

LES PRÉDISPOSITIONS À LA BONNE GOUVERNANCE DES ENTITÉS AFRICAINES : VERS UN MODÈLE DE LÉGITIMITÉ PAR L'APPROCHE DES PARTIES PRENANTES
SOULEYMANOU Kadouamai ……...…….…….....……..302-324

FRAUDE À L'ASSURANCE AUTOMOBILE À ABIDJAN EN CÔTE D'IVOIRE / CAR INSURANCE FRAUD IN ABIDJAN, COTE D'IVOIRE
BAMBA Ladji ……..……..…….…….....……..325-337

AVANTAGES SOCIO-ECONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX DE LA VALORISATION DES DECHETS MENAGERS DANS LA VILLE DE BOUAKÉ
GUY Matthieu Ettien Afforo, AYEMOU Anvo Pierre, ZUO Estelle épse DIATÉ,
MOYOU Jeanne Dominique …...…….…….....…..…..338-361

CRISE ÉCONOMIQUE ET GESTION DES FINANCES PUBLIQUES EN CÔTE D'IVOIRE DE 1973 À 1994
DJE Yao Lopez ……..……..…….…….....….....362-376

GOUVERNANCE SOCIOECONOMIQUE : DEFIS ET PERSPECTIVES POUR LE DEVELOPPEMENT INCLUSIF DE LA VILLE DE BONDOUKOU (CÔTE D'IVOIRE)
BAMBA Mansé ……..……..…….…….....….....377-391

LA GOUVERNANCE EN RELIGION : ENTRE RIGORISME RATIONNEL ET PLASTICITÉ MYSTICO-IRRATIONNELLE
ELLA Kouassi Honoré …..……..…….…….....….....392-406

EFFET DE L'ÉDUCATION FINANCIÈRE SUR L'INCLUSION FINANCIÈRE DANS LES PAYS DE L'UEMOA
KINDA Augustin ……..……..…….…….....….....407-421

LA BONNE GOUVERNANCE ET LE DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE DES ÉTATS D'AFRIQUE
KOFFI Kouadio Fabrice ..……..…….…….....….....422-439

CONTRIBUTION DE L'ENSEIGNEMENT MISSIONNAIRE CATHOLIQUE À LA STRUCTURATION DU CERCLE D'ATAKPAMÉ (TOGO) À PARTIR DE 1900
KOSSOU Sovi ……..……..…….…….....….....440-461

CONFLITS DE GOUVERNANCE ET ENJEUX IDENTITAIRES DANS LA GESTION DU MARCHÉ À BÉTAIL DE BOUNA (CÔTE D'IVOIRE)
Ekian Noël N'GORAN ……...…….…….....….....462-477

COMPARATIVA DE LA ATENCIÓN A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN CATALUÑA Y EN EL PAÍS VASCO
SORO Kassoum ……..……..…….…….....….....478-495

POUR UNE ANALYSE DE LA GOUVERNANCE DES ACTIVITÉS INFORMELLES DE DISTRIBUTION DE PRODUITS MANUFACTURÉS
SOUMAHORO Sainghot ...…….…….....…….....496-512

LES DÉTERMINANTS DE L'ESSOR DE L'ANACARDE DANS LA SOUS-PRÉFECTURE DE GUEZON (OUEST DE LA CÔTE D'IVOIRE)
N'Zué Pauline YAO et Kopeh Jean-Louis ASSI …….....…….....513-530

DÉVELOPPEMENT ET BONNE GOUVERNANCE : COMMENT « ÉQUATIONER » LES ENTITÉS ?
KOUASSI Assanti Olivier …….....…….....531-546

MALENTENDUS ET DYSFONCTIONNEMENTS DES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT : CAS DU PROJET SOJA DANS LE NORD-OUEST DE LA CÔTE D'IVOIRE (1988-2002)
YEO Mamadou ……..……...…….....….....547-560

ANALYSE EMPIRIQUE DE L'EFFET DE L'OUVERTURE COMMERCIALE SUR LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE DANS LES PAYS DE L'UEMOA : QUELLE IMPLICATION DE LA GOUVERNANCE ?
AYENAGBO Kossi ……...…….....….....561-578

DYNAMIQUE DES CULTURES PÉRENNES ET CONFLITS FONCIERS DANS LA SOUS-PRÉFECTURE DE MAFÉRÉ (SUD-EST DE LA CÔTE D'IVOIRE)
KOFFI Guy Roger Yoboué et KOMENAN Komenan Gabin .....….....579-602

GOUVERNANCE ET AUTONOMISATION DES FEMMES DE N'ZÉRÉKORÉ PAR LA COMMERCIALISATION DE L'HUILE ROUGE
LAMAH Pépé Julien et AMOATTA Koffi Guy …….....….....603-623

GOUVERNANCE BANCAIRE À TRAVERS LES GUICHETS AUTOMATIQUES DE TRANSACTION MONÉTAIRE À KORHOGO : ENTRE REPRÉSENTATIONS ET PRATIQUES
KONE Kapiéfolo Julien …….....….....624-642

GOUVERNANCE DURABLE DANS LA VILLE DE TAFIRE (EN CÔTE D'IVOIRE) : LE JEU D'ACTEURS ET LES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT URBAIN
KONE N'golo Oumar, DIARRASSOUBA Bazoumana et DJAH Armand Josué 643-661

GESTION DES RESSOURCES HYDRIQUES DANS LA VILLE TOURISTIQUE DE SAN PEDRO : DEFIS ET STRATEGIES
KONAN N'Guessan Olivier …….....….....662-677

LA GOUVERNANCE DU SECTEUR DE L'ELEVAGE DANS LA REGION DU NORD DU BURKINA FASO FACE AUX CRISES CLIMATIQUE ET SECURITAIRE
ZOUGOURI Amidou et SODORE Abdoul Azise ….....….....678-693

LA COMMUNE DU PLATEAU (ABIDJAN, COTE D'IVOIRE) SOUS LA LOUPE : UNE ANALYSE SWOT POUR COMPRENDRE SA SITUATION ACTUELLE Abou DIABAGATE et Amadou COULIBALY …….....….....694-711

GOUVERNANCE DE LA TRANSHUMANCE PAR L'ÉDUCATION À LA PAIX SOCIALE
BATAMA Kodjo et Pr ALOSSE Dotsè Charles-Grégoire .....….....712-728

CONSERVATION DU PATRIMOINE AUTOCHTONE ET CONTRIBUTION À LA LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE DANS LA COMMUNE DE

DOUFELGOU I AU NORD TOGO
DJALNA Kouyadéga …….....….....729-748

IMPACTS DE LA PRODUCTION FONCIÈRE SUR L'AMÉNAGEMENT DES ZONES PÉRIPHÉRIQUES DE LA VILLE DE KATIOLA / IMPACT OF LAND PRODUCTION ON THE DEVELOPMENT OF THE OUTSKIRTS OF THE CITY OF KATIOLA
DOHO Bi Tchan-André, ALLA Affoué Sonya et ETTIEN Aka Yves Serge Pacôme ..749-769

GOUVERNANCE DES ESPACES MARCHANDS DANS LA METROPOLE D'ABIDJAN / GOVERNANCE OF MARKET SPACES IN THE ABIDJAN METROPOLIS
GOZE Thomas et KOBENAN Appoh Charlesbor .....….....770-786

ÉTHIQUE DE LA RESPONSABILITÉ ET GOUVERNANCE : UNE RELECTURE DE LEVINAS ET JONAS FACE AUX CRISES ÉCOLOGIQUES
ILAHIRI Mylène Stéphanie …….....…….....787-804

DÉGRADATION DE L'ENVIRONNEMENT SUR LE FRONT LAGUNAIRE ÉBRIÉ À ABIDJAN : CAS D'ABOBO-DOUMÉ
KAMBIRÉ Bêbê et KOUASSI Charles Aimé .....…….....805-824

EXPLOITATION DES RESSOURCES NATURELLES DANS LES ESPACES RÉSERVÉS : L'EXEMPLE DE LA ZONE PASTORALE DE SAMOROGOUAN AU BURKINA FASO
KI Jean Paulin, DABIRÉ Joël et SOMDA Touobawènèkaon Maximin ….....825-846

ENJEUX ET DEFIS DE LA RESTRUCTURATION DES QUARTIERS PRECAIRES D'ABIDJAN FACE AUX EXIGENCES DE RENFORCEMENT DES EQUIPEMENTS URBAINS
Koua Koffi Etienne Trésor KOFFI et Sanaliou KAMAGATE …….....847-864

AMÉNAGEMENT URBAIN ET COORDINATION DES ACTEURS DANS LA VILLE D'ABENGOUROU (CÔTE D'IVOIRE)
KOFFI Akouassi Bénédicte et DJAH Armand Josué …….....865-883

LE NUMERIQUE DANS LA GESTION DES RISQUES D'INONDATION À ABIDJAN
Khan KOUAME, Anouman Yao Thibault OUSSOU et Gnamien Elie MANAN 884-902

LES DÉTERMINANTS DE L'URBANISME SPONTANÉ ET SES CONSÉQUENCES SUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DANS LE QUARTIER NGAMAKOSSO À BRAZZAVILLE
Robert NGOMEKA …….....…….....903-917

AUTONOMISATION FINANCIÈRE DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES : UN ENJEU DE SURVIE EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE FRANCOPHONE
Martin NGOUA EYENE et Emmanuelle NGUEMA MINKO …….....918-931

LA GOUVERNANCE DES RESSOURCES LOCALES ET LE PRINCIPE DE SUBSIDIARITÉ DANS LES ETATS D'AFRIQUE SUBSAHARIENNE : LE CAS DU

CAMEROUN
SANAMA AMBASSA …….....…….....932-949

LA GESTION DE L'INCIVISME ROUTIER VIA LES TIC : QUELLES PERCEPTIONS DES POPULATIONS EN CÔTE D'IVOIRE ?
SEY Henri Joël …….....…….....950-967

COLLOQUE INTERNATIONAL DU PROGRAMME THÉMATIQUE DE RECHERCHE-GOUVERNANCE ET DÉVELOPPEMENT DU CAMES (PTRC-GD)
SISSOKO Pierre Soriba ….....…….....968-984

MUTATION DE LA JEUNESSE AFRICAINE ET PROBLÉMATIQUE DE L'ÉCOLOGIE : PERSPECTIVES D'APPROPRIATION DES APPROCHES
TATA Gaston Gabriel ….....…….....985-1000

QUELS IMPACTS DES PLANS DE DÉVELOPPEMENT SUR LA GOUVERNANCE TERRITORIALE DE LA PROVINCE DU LAC (OUEST DU TCHAD) ?
TOB-RO N'Dilbé ….....…….....1001-1020

DYNAMIQUE URBAINE ET ZONES HUMIDES Á BOUAKÉ DE 2002-2024 : ENJEUX ET PERSPECTIVES
KOUASSI Kobenan Christian Venance, SANGARÉ Nouhoun, TRAORE Fanta et SOROGO Bourahima ….....…….....1021-1036

RÉSISTANCES SOCIO-CULTURELLES ET APPROPRIATION DU CERTIFICAT FONCIER EN CÔTE D'IVOIRE (EXEMPLE DE SAKASSOU) : RECOMPOSITIONS DE L'ACTION COLLECTIVE DANS UNE TRANSITION PARTICIPATIVE
Boni Hyacinthe KPANGBA .....…….....1037-1054

DYNAMIQUE DE L'OCCUPATION DU SOL DANS LE BASSIN DE L'OTI
ALASSANE Abdourazakou .....…….....1055-1067

Gouvernance socioéconomique

DÉSÉQUILIBRE DE L'AMÉNAGEMENT DES RUES DANS LE GRAND-LOME (TOGO) : ENJEUX ET DÉFIS POUR UN DÉVELOPPEMENT DURABLE

Thème **: LA BONNE GOUVERNANCE DANS TOUS SES ÉTATS ET FORMES**

L'AXE DE RECHERCHE : 3 Gouvernance Socio-Économique

AWOKPE Kodjo,

CERViDA, Université de Lomé, Lomé, Togo

DANDONOUGBO Iléri, Professeur Titulaire

LaREESH, Université de Lomé, Lomé, Togo

AGBAMARO Mayébinasso, Maître de Conférences

PREDES, Université de Kara, Kara, Togo

Résumé

Les grandes villes des pays de l'Afrique subsaharienne connaissent une forte croissance démographique et spatiale. La dynamique du Grand-Lomé amplifie les besoins de la mobilité urbaine. Elle met en déséquilibre l'aménagement des infrastructures routières entre le centre-ville et les périphéries du Grand-Lomé. L'aménagement qui devrait favoriser une mobilité urbaine durable entre les communes du centre-ville et celles des périphéries se heurte à la croissance socio-spatiale. L'objectif de cette étude est d'analyser la défaillance de la gouvernance entre le centre-ville et les périphéries. Les démarches méthodologiques adoptées dans cette recherche sont basées sur la recherche documentaire, et les enquêtes de terrain. Au total, 399 personnes ont été interrogées. Les données ont été traitées par les logiciels ArcGIS 10.8, QGIS 3.36, SPSS et Excel et Word. Les résultats montrent que le Grand-Lomé est caractérisé par une inégale répartition des infrastructures de transport. Le centre-ville concentre 80% des activités économiques et 75% des services administratifs. Ce qui a poussé les pouvoirs publics à bitumer 85% des rues du centre-ville. Dans les périphéries, seulement 15% des rues sont bitumées. Cette situation impacte la mobilité des populations des marges du Grand-Lomé.

Mots clés : Grand-Lomé (Togo), centre-ville, périphéries, déséquilibre, infrastructures du transport

Abstract

Topic: IMBALANCE IN STREET PLANNING IN GREATER LOME (TOGO): ISSUES AND CHALLENGES FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT

The large cities of sub-Saharan African countries are experiencing strong population and spatial growth. The socio-spatial dynamics of the Greater Lomé area amplify the needs of urban mobility. It disrupts the balance of road infrastructure development between the city center and the outskirts of Greater Lomé. The development intended to promote sustainable urban mobility between downtown municipalities and peripheral municipalities is hindered by socio-spatial growth. The objective of this study is to analysis the territorial governance failure between the city center and

the peripheries. The methodological approaches adopted in this research are based on documentary research, direct observation and field surveys. In total, 399 people were interviewed. The Kobo collection is the software used. Data processing was performed by ArcGIS 10.8, QGIS 3.36, SPSS and Microsoft Excel and Word. The results show that the Greater Lomé is characterized by an uneven distribution of transport infrastructure. The city center alone concentrates 80% of economic activities and 75% of administrative services. This has led the authorities to bitumen 85% of the streets in the city center. In the suburbs, only 15% of the streets are paved. This situation affects the mobility of populations living on the outskirts of Greater Lomé.

Keywords: Grand-Lomé (Togo), city center, peripheries, imbalance, transport infrastructure

Introduction

Le transport urbain dans les pays de l'Afrique connait une évolution très rapide. Cette évolution est due à la croissance rapide de la population et à l'étalement urbain entraînant des répercussions sur les infrastructures de transports. Elle crée des problèmes d'entretien et augmente les besoins de ces infrastructures. L'urbanisation rapide est particulièrement manifestée en Afrique subsaharienne où les villes : Addis-Abeba, Kinshasa, Lagos, Dakar, Ibadan et Abidjan sont devenues des mégalopoles multimillionnaires (K. Awokpe, 2025, p. 32). Cette dynamique démographique urbaine entraine l'expansion spatiale rapide des villes africaines. La croissance démo-spatiale est le principal moteur de cette expansion (M. L. Sorsy, 2020, p. 5). Face à cette forte croissance, les pouvoirs publics n'ont pas pu mettre en place une politique rigoureuse de gestion de l'espace. Dans les villes, des déséquilibres naissent entre le centre-ville et les périphéries en matière d'infrastructures socio-collectives, surtout le transport. Une mauvaise gouvernance territoriale engendre un déséquilibre marqué entre le centre-ville, doté de rues aménagées, et les périphéries, qui en sont largement dépourvues. Au Togo, les effets de l'urbanisation sont moins marqués dans les villes secondaires, telles que la ville de Tsévié, Atakpamé, Kpalimé, Sokodé, Kara, Dapaong et restent significatifs dans le Grand-Lomé, regroupant les Préfectures du Golfe et Agoè-Nyivé. Le Togo a connu une croissance démographique soutenue, passant de 1,44 million d'habitants en 1960 à 6,58 millions en 2007, avec une urbanisation atteignant 37,7 % de la population (DGSCN, 2010, p.13). En 2022, la population résidente au Togo se chiffre à 8.095.498 d'habitants avec un taux d'urbanisation de 42,9% (RGPH-5, 2022, p. 35). La croissance démographique du Togo est exponentielle avec une augmentation de plus de 2,3 % par an entre 2010 et 2022. Les rues aménagées ne suivent pas l'étalement urbain des villes notamment le Grand-Lomé qui concentre 25% de la population totale avec une superficie de 35 000 ha (K. Awokpe, 2025, p. 32). Dans le Grand-Lomé, la voirie aménagée est concentrée au centre-ville. Les périphéries sont sous-équipées en infrastructures de transport de qualité (P. Kao, 2015, p. 85). L'état de la voirie du Grand-Lomé présente des défis majeurs qui affectent la mobilité des personnes et des biens. Comme le mentionne A. Edoh (2014, p. 13), le transport urbain dans l'agglomération de Lomé

revêt une importance pour l'articulation de l'espace urbain et l'ajustement entre l'offre et la demande de déplacement. « Les embouteillages et les congestions routières liées surtout au déficit d'aménagement sont des principaux défis aux heures de pointe. Ces défis impactent négativement la qualité de vie des citoyens et entravent la productivité économique » (K. D. Besseh, 2013, p. 167). Les problèmes liés aux déséquilibres d'aménagement en infrastructures routières entre le centre-ville et les périphéries incitent les habitants à faire recours massivement aux moyens de transport privés, accentuant les impacts socio-économiques. L'objectif de l'étude est d'analyser les enjeux et les défis posés par l'aménagement inégal des rues sur le développement durable dans le Grand-Lomé, en mettant en évidence ses impacts sur l'accessibilité et la durabilité environnementale. L'hypothèse formulée est que le déséquilibre dans l'aménagement des rues entre le centre-ville et les périphéries du Grand-Lomé est le résultat d'une planification urbaine centralisée et d'un investissement public inégal, perpétuant des schémas de développement hérités.

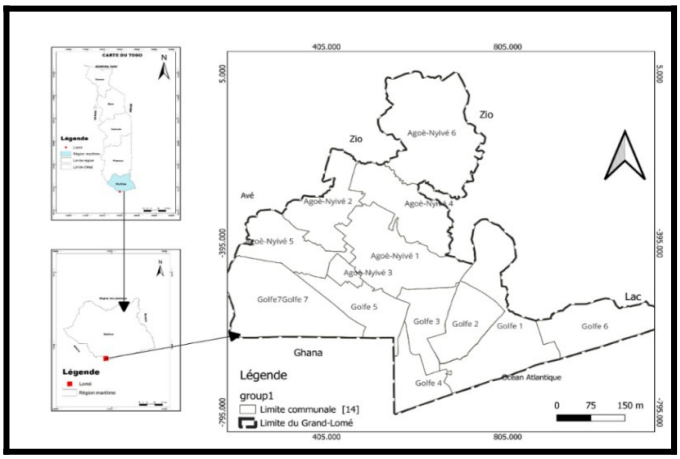
1. MATERIEL ET METHODES

Pour mener à bien cette étude, une combinaison de données primaires et secondaires est utilisée. La méthodologie tient compte de la présentation du milieu d'étude, de la recherche documentaire, des enquêtes de terrain et des analyses des données.

1.1. Présentation du milieu d'étude

Le Grand-Lomé est situé sur la côte de l'Océan Atlantique entre 6°6'27 et 6°20'32 de latitude Nord et entre 1°4'50 et 1°22'25 de longitude Est, englobant 13 communes et 2 Préfectures. Cette aire d'étude se caractérise par une dynamique démographique et urbaine intense, et prend en compte les Préfectures du Golfe et d'Agoè-Nyivé. Il couvre une superficie de 35 000 hectares concentrant 25% de la population du Togo. La population du Grand-Lomé a connu une forte croissance au cours de la dernière décennie, passant de 1 060 504 habitants en 2010 à 2 188 376 en 2020 (INSEED, 2020), (carte n°1).

Carte n° 1 : Situation géographique du Grand-Lomé



Source : données de RGPH-5, 2024

La carte n° 2 montre que le Grand-Lomé, est situé au sud-ouest de la Région Maritime au Togo. Il regroupe administrativement 13 communes dont 7 de la Préfecture du Golfe et 6 de la Préfecture d'Agoè-Nyivé. Le milieu d'étude se caractérise par un déséquilibre dans l'aménagement routier, marqué par une forte concentration de rues bitumées au centre-ville, tandis que les milieux périphériques en demeurent faiblement dotés.

1.2. *Recherche documentaire*

La recherche documentaire a été basée sur les analyses documentaires, des ouvrages consultés dans de différents centres de documentation. Il s'agit de la Bibliothèque centrale de l'Université de Lomé et École Polytechnique de Lomé (EPL). Les travaux de recherche ont été menés également à la bibliothèque de l'École Africaine des Métiers d'Architecture et d'Urbanisme (EAMAU). Les rapports et les études sur le Grand-Lomé concernant les infrastructures routières ont été consultés. Les informations recueillies portent sur la dynamique socio-spatiale, l'état de la voirie, les modes de transport, le trafic et les défis et impacts liés à la gestion de la voirie.

1.3. Enquêtes de terrain

Les enquêtes de terrain ont permis de collecter les données primaires. Ces données primaires sont collectées à travers des enquêtes de terrain, incluant des mesures directes des infrastructures routières, des observations sur l'état des rues et des entretiens semi-directifs auprès des habitants et des autorités locales. Ces entretiens ont permis de recueillir des perceptions, des expériences et des informations qualitatives sur les impacts du déséquilibre d'aménagement.

La taille de l'échantillon pour les enquêtes de terrain est déterminée par la formule de Yamane (1967) : $n = N / (1 + N * e^2)$, où N représente la taille de la population et e le niveau de précision. Le calcul initial donne une taille d'échantillon de 399, ainsi le tableau n°1 présente la répartition des enquêtés selon les engins utilisés.

Tableau n° 1 : Répartition des enquêtés selon leurs engins

Types de transport	Nombre enquêtées	Taux (%)
Taxis-motos	77	19,29
Motos particulières	57	14,28
Tricycles (et bagages)	49	12,28
Taxis-collectifs	69	17,29
Voitures particulières	60	15,03
Mobilité douce	87	21,80
Total	**399**	**100**

Source : ***Source : travaux du terrain, 15 novembre 2024***

Les données recueillies ont été traitées par le logiciel SPSS 16.0 qui a servi à la réalisation des tableaux, Excel pour les graphiques, ArcGis et Qgis pour la réalisation des cartes. La combinaison de ces différentes techniques de recherche a permis d'obtenir des résultats.

1.4. Analyse des données

L'analyse s'appuie sur une approche méthodologique combinant des techniques quantitatives et qualitatives. Une approche cartographique, appuyée par les Systèmes d'Information Géographique (SIG), est mobilisée afin d'identifier et de visualiser les disparités spatiales dans l'aménagement des rues. Cela permet de superposer les données sur le bitumage des rues avec d'autres couches d'information, telles que la densité de population et la localisation des activités économiques, afin de mettre en évidence les zones sous-équipées. Une analyse statistique est effectuée pour quantifier la répartition des différents types de rues (bitumées, en latérites, en terre) et leur corrélation avec les indicateurs socio-économiques et environnementaux.

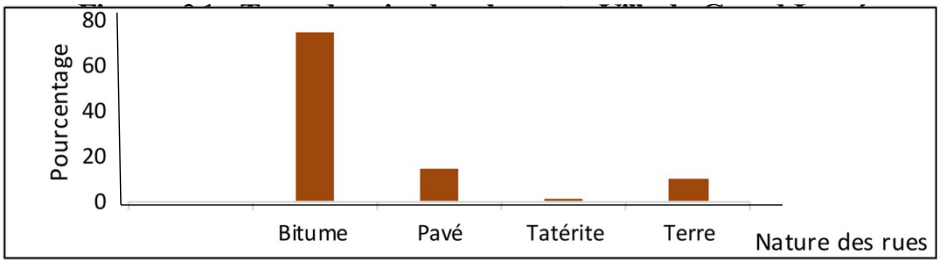
2. RESULTATS

Les résultats auxquels traite le thème : Déséquilibre des rues aménagées dans le District Autonome du Grand-Lomé sont organisées en trois sous-titres tels qu'inégale répartition de l'aménagement des rues dans le Grand-Lomé, aménagement routier orienté vers les véhicules motorisés et disparités résultant d'une planification sélective et inégalitaire.

2.1. Inégale répartition de l'aménagement des rues dans le Grand-Lomé

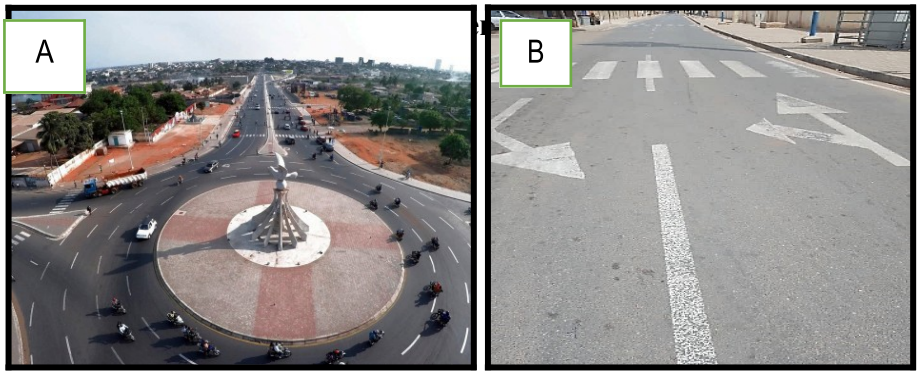
L'analyse des infrastructures routières dans le Grand-Lomé révèle une forte disparité dans l'aménagement des rues entre le centre-ville et les périphéries.

Le centre-ville, en tant que pôle économique et administratif, concentre 80% des activités et des services. Cette centralité se traduit par un réseau routier majoritairement bitumé, facilitant la circulation et l'accès aux infrastructures socio-collectives. En effet, 85% des rues du centre-ville sont bitumées, assurant une forte connectivité et une fluidité du trafic. Cette situation est illustrée par la figure n° 1.



Source : ***Source : travaux du terrain, 15 novembre 2024***

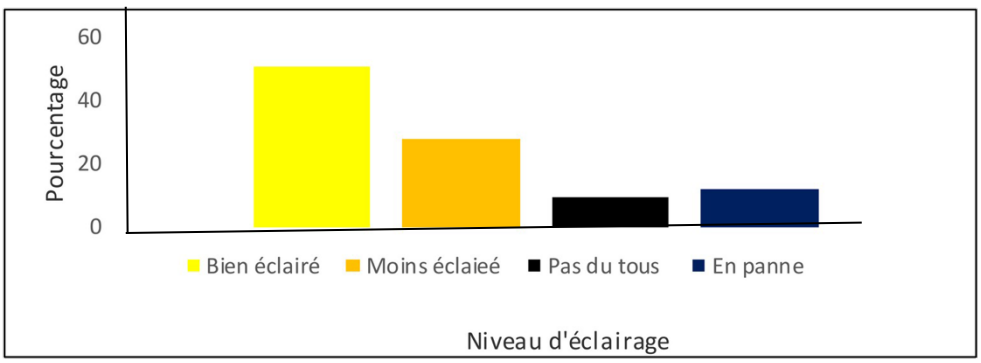
La figure n°1 montre un fort d'aménagement des rues dans le centre-ville. Les enquêtes révèlent que 75 % des rues du centre-ville sont bitumées, contre seulement 10 % en terre. Cette situation illustre un net déséquilibre dans la répartition des rues bitumées dans le Grand-Lomé (planche n°1).



Source : I. Dandonougbo et al, 2022,

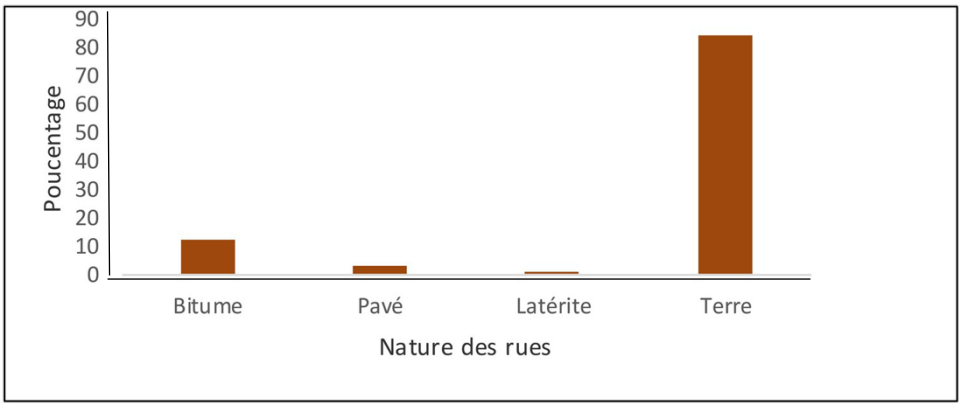
La planche n°1 montre l'aménagement des rues au centre-ville, en tant que pôle économique et administratif qui concentre une part prépondérante des activités et des services. Cette centralité se traduit par un réseau routier majoritairement (85%) bitumé, facilitant la circulation avec les panneaux de signalisations, des marquages au sol bien définis et l'accès aux infrastructures clés.

Les périphéries du Grand-Lomé présentent un tableau contrasté. La prédominance des rues non aménagées, souvent en terre est manifeste. Seulement 15% des rues dans ces milieux sont bitumées, ce qui entrave considérablement la mobilité des populations et l'accès aux services. Ces rues sont sujettes à la dégradation rapide, et sont impraticables en saison des pluies à cause des nids-de-poule, des ravins et des ravineaux deviennent impraticables en raison des inondations et de la formation de boue. Les images de rues non bitumées témoignent de ces conditions difficiles (figure n° 2).



Source : ***Source : travaux du terrain, 15 novembre 2024***

La figure n°2 montre que les rues du centre-ville sont majoritairement éclairées. En effet 51% des rues au centre-ville sont bien éclairées et seulement 9% des rues ne le sont pas. La circulation sur le boulevard est facile et sécurisante. Le commerce de nuit est développé à travers les boutiques et magasins. L'inégal éclairage est justifié par l'aménagement des rues du centre-ville suite aux gammes des activités.

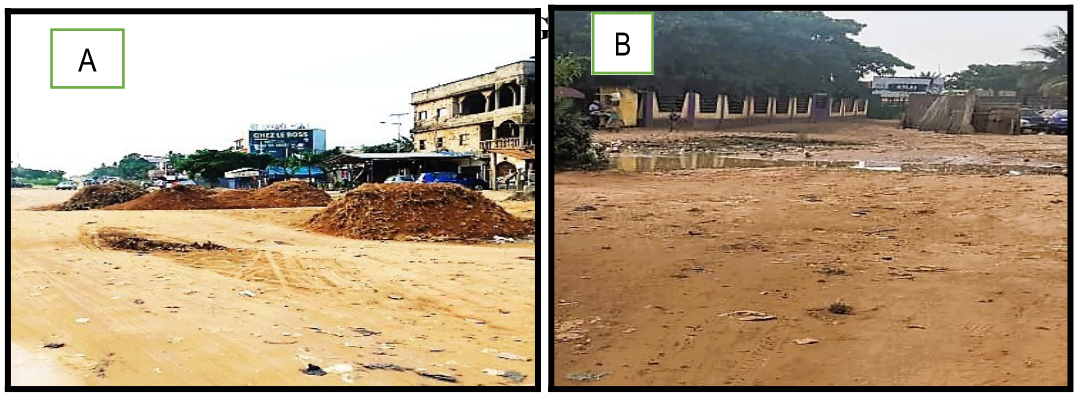


Source : ***Source : travaux du terrain, 15 novembre 2024***

Les périphéries du Grand-Lomé présentent un tableau contrasté. La prédominance des rues non aménagées, souvent en terre est manifeste. Seulement 15% des rues dans ces milieux sont

bitumées, ce qui entrave considérablement la mobilité des populations et l'accès aux services. Ces rues sont sujettes à la dégradation rapide, et sont impraticables en saison des pluies à cause des nids-de-poule, des ravins et des ravineaux deviennent impraticables en raison des inondations et de la formation de boue. Cette situation s'explique par la croissance socio-dynamique et la concentration des servies socio-économiques au centre-ville (figure n°2).

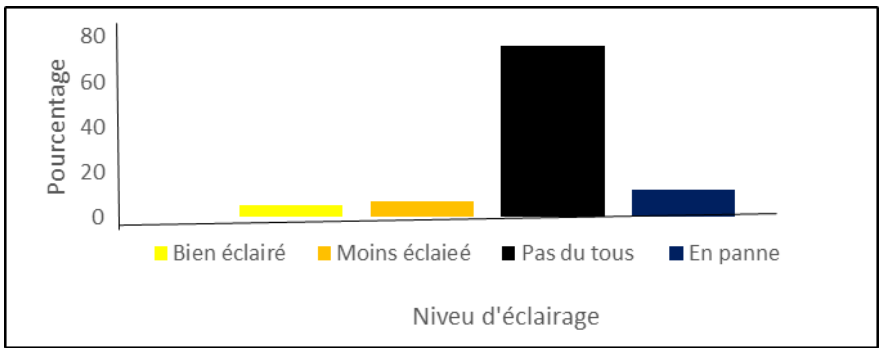
Planche n° 2 : État des voies dans les communes périphériques (Ségbé et Adidogome) dans



Source : ***Source : travaux du terrain, 15 novembre 2024***

La planche n°2 présente les réalités dans les communes périphéries du Grand-Lomé La prédominance des rues insuffisamment aménagées, souvent en terre battue ou simplement tracées, est manifeste. Seulement 15% des rues dans ces milieux sont bitumées, ce qui entrave la mobilité des populations et l'accès aux services sociaux de base. Ces rues sont sujettes à la dégradation rapide, notamment pendant la saison des pluies, où elles deviennent impraticables en raison des inondations et de la formation de boue. Les images de rues non bitumées témoignent de ces conditions difficiles de circulation (figure n°4)

Figure n° 4 : Eclairage des rues dans les périphéries du Grand-Lomé



Source : ***Source : travaux du terrain, 15 novembre 2024***

La figure n°2 analyses le taux d'éclairages dans les communes périphériques du Grand-Lomé. 76% des rues ne pas bénéficières pas des éclairages publics et seulement 5% des rues

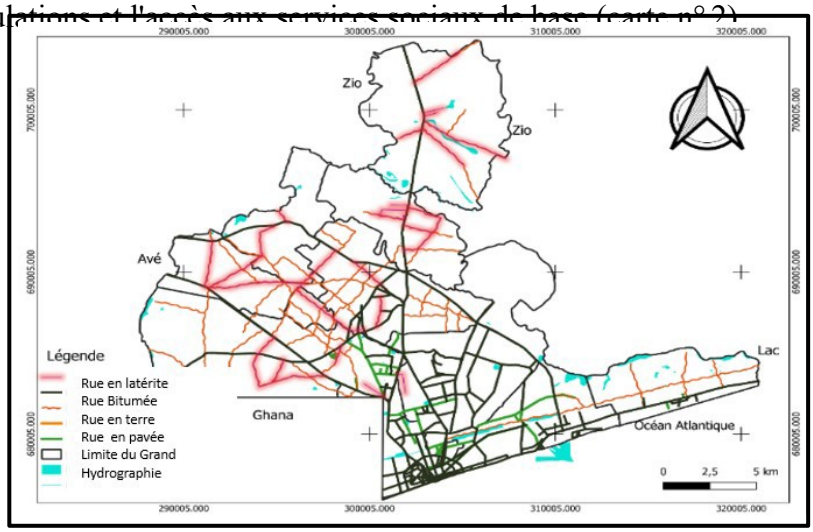
bitumées qui sont dotées des éclairages publics. La circulation sur le boulevard est facile et sécurisante. Le commerce de nuit est développé à travers les boutiques et les magasins. Cette réalité est justifiée l'aménagement des rues du centre-ville suite aux gammes des activités. Cette inégale répartition est clairement mise en évidence dans le tableau 2, qui compare le taux de bitumage entre le centre-ville et les périphéries.

Tableau n° 2 : Taux de bitumage des rues dans le Grand-Lomé

Zone	**Rues bitumées (km)**	**Rues bitumées (%)**	**Densité** (km/100 ha)
Centre-ville	1535,87	85	9,75
Périphéries	271,03	15	1,40
Total	1806,91	100	5,16

Source : travaux du terrain, 15 novembre 2024

L'analyse des infrastructures routières dans le Grand-Lomé révèle une forte disparité dans l'aménagement des rues entre le centre-ville et les périphéries. En effet, 85% des rues du centre-ville sont bitumées, assurant une forte connectivité et une fluidité du trafic. La densité moyenne des rues aménagées dans le Grand-Lomé s'élève à 5,16 km pour 100 hectares. Cette densité atteint 9,75 km/100 ha dans le centre-ville, contre seulement 1,40 km/100 ha dans les zones périphériques. Elles sont faiblement dotées en infrastructures routières. Les rues non aménagées prédominent, avec seulement 15 % d'entre elles revêtues de bitume. Cette situation entrave la mobilité des populations et l'accès aux services sociaux de base (carte n° 2).



Source : les travaux de terrain, novembre 2024

La carte n° 2 montre la typologie des rues dans le Grand-Lomé. Elles sont composées des rues en latérite, bitumées, pavées et des rues en terre. L'analyse présente une dominance des rues

non-aménagées qui sont de 84,67 %. Les rues pavées se concentrent principalement dans les communes du centre-ville. Globalement, 30 % des rues sont aménagées et 70 % sont en terre ». La figure n°2 montre le niveau de l'éclairage des rues dans le Grand-Lomé (tableau n°3).

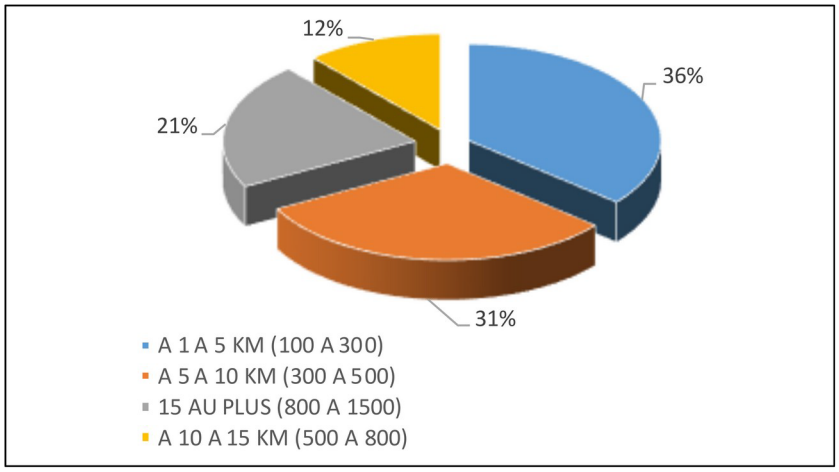
Tableau n° 3 : Indicateurs de l'insécurité routière

Indicateurs	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Nb d'accidents	5181	5814	5402	7130	7392	7057
Nb de mort	580	592	580	576	680	683
Nb de blessés	8624	7951	7920	9514	9918	9376

Source : MSPC, traitement de DTRF, 2023

Le tableau n° 3 présente des données sur les accidents de circulation de la route de 2017 à 2022. En 2017, le nombre des accidents est à 5 181, dont 580 morts et 8 624 blessés. En 2018, le nombre des accidents est à 5814, dont 592 morts et 7951 blessés. En 2019, 5 402 accidents ont été enregistrés dont 580 morts et 7 920 blessés. Entre 2020 et 2022, le nombre d'accidents a connu une forte augmentation surtout au centre-ville où les rues sont plus aménagées, en lien direct avec la croissance du parc automobile au cours de cette période et la saturation de la voirie aux heures de pointe (DTRF, 2023), (figure n°5).

Figure n° 5 : Écart de la variation du prix de taxi-moto en saisons des pluies dans les périphéries



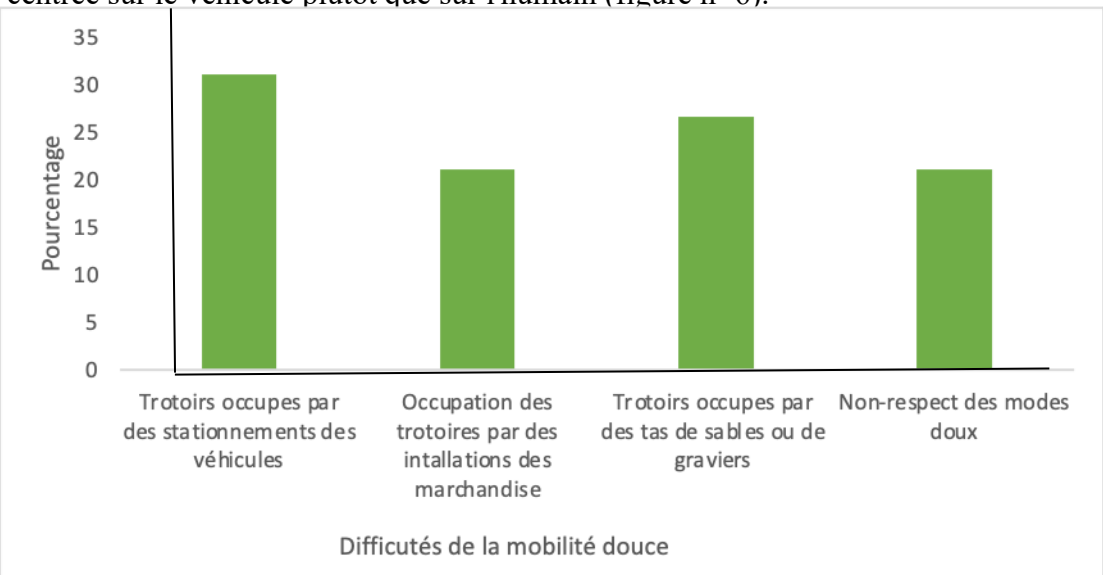
Source : travaux du terrain, 15 novembre 2024

La figure n°5 montre la variation des prix de transport durant la saison des pluies dans les quartiers périphériques. La précarité des rues entraîne une forte augmentation des tarifs de transport. Sur les trajets de 1 à 5 km, 36 % des personnes enquêtées déclarent que les prix varient selon les saisons. En temps normal, le coût est compris entre 100 et 200 F CFA. Pendant la saison des pluies, il augmente de 100 F CFA, atteignant entre 200 et 300 F CFA. Pour les distances de 5 à 10 km, 31 %

des enquêtés indiquent que les tarifs passent de 250-350 F CFA à 300-500 F CFA, avec une hausse saisonnière de 100 à 150 F CFA. Pour les distances de 15 km et plus, les tarifs passent alors de 800-1100 FCFA à 1000-1500 F CFA, avec une augmentation maximale de 500 F CFA. Cette augmentation significative s'explique par la dégradation des voies en saison des pluies dans les communes périphériques du Grand-Lomé. »

2.2. Aménagement routier orienté vers les véhicules motorisés

L'aménagement des rues dans le Grand-Lomé, même dans le centre-ville, est à 95% orienté vers la circulation des véhicules motorisés. Les infrastructures existantes privilégient les voies de circulation pour automobiles, au détriment des modes de transport doux. Ce milieu se caractérise par un déficit marqué en trottoirs adaptés, en pistes cyclables aménagées et en dispositifs de signalisation appropriés pour les piétons et les cyclistes. Cette conception routière rend la mobilité difficile et dangereuse pour les usagers vulnérables, les forçant à partager la chaussée avec les véhicules motorisés. Dans les périphéries, les carrefours non aménagés augmentant en moyen à 60% des accidents. Cette situation reflète une planification qui n'a pas suffisamment intégré les besoins de tous les usagers de la route, privilégiant une approche centrée sur le véhicule plutôt que sur l'humain (figure n° 6).



Source : travaux de terrain, 15 novembre 2024

La figure n° 6 présente les difficultés rencontrées par la mobilité douce dans le Grand-Lomé. Environ 30,50 % des personnes interrogées indiquent que la fatigue constitue le principal obstacle. Par ailleurs, 15,25 % signalent des violences verbales de la part des utilisateurs d'engins motorisés envers les piétons et cyclistes. De plus, 25,42 % et 18,64 % des répondants

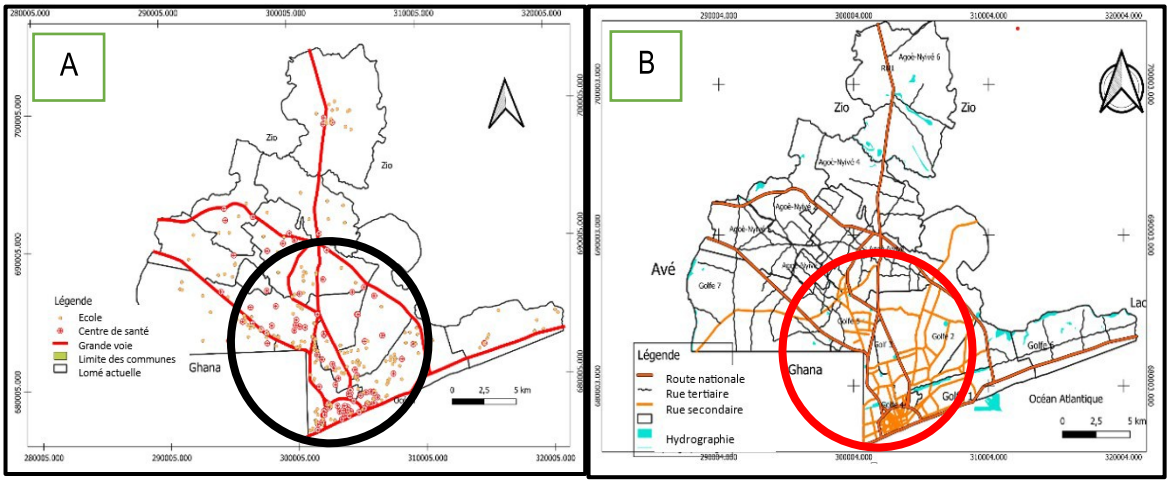
constatent que les passages piétons sont fréquemment occupés par des véhicules en stationnement ou par des installations de marchandises. En moyenne, 5,08 % observent que ces passages sont parfois obstrués par des tas de sable. Ces constats confirment le manque d'infrastructures adéquates pour la mobilité douce dans le Grand-Lomé. Plusieurs facteurs sont à la base. Les principaux sont d'ordre naturel, politico-stratégique et socio-économique.

2.3. Disparités résultant d'une planification sélective et inégalitaire

Les disparités observées dans l'aménagement des rues du Grand-Lomé ne sont pas le fruit du hasard, mais résultent d'une planification urbaine historiquement sélective et inégalitaire. L'héritage colonial a laissé des traces, avec un développement initial concentré autour du port et des zones administratives, créant un centre-ville privilégié. Le centre-ville, véritable cœur battant de l'activité économique (80% des activités) et administrative (75% des services), bénéficie d'un réseau de voirie largement bitumé (85% des rues). Cette concentration des investissements contraste vivement avec la réalité des périphéries, où seulement 15% des rues sont bitumées. Par la suite, la croissance urbaine rapide et non contrôlée, alimentée par une forte pression démographique, a conduit à une extension non maitrisée des périphéries sur une superficie de 35 000 hectares.

La population du Grand-Lomé a connu une forte croissance au cours de la dernière décennie, passant de 1 060 504 habitants en 2010 à 2 188 376 en 2020 (INSEED, 2020). Les investissements publics dans les infrastructures routières n'ont pas suivi le rythme de cette expansion, et ont été essentiellement dirigés vers le centre-ville, délaissant les quartiers périphériques. Cette faible allocation de ressources (20%) aux marges a accentué le fossé entre les milieux bien équipés et ceux qui le sont moins. Les activités économiques et des services administratifs sont concentrés dans le centre-ville, justifiant la priorisation des investissements dans ce milieu, et soulignant également le déséquilibre en défaveur des périphéries. Cette planification sélective a créé une fragmentation spatiale, où l'accès aux opportunités et aux services est fortement corrélé à la localisation géographique et à la qualité des infrastructures routières.

Carte n° 3 : Répartition des infrastructures dans le Grand-Lomé



Source : les travaux de terrain 2024

La carte n° 3 montre le déséquilibre des infrastructures dans le Grand-Lomé. La carte A présente les écoles et les centres de santé dans le Grand-Lomé. La présente carte montre une disparité des infrastructures dans le Grand-Lomé. Les écoles et les centres de santé sont concentrés dans le centre-ville. Au contraire, dans les marges, les infrastructures sont inégalement dispersées. La carte B montre la disparité d'aménagement des rues dans le Grand-Lomé. La densité des rues aménagées dans le Grand-Lomé est de 5,16 km/100ha, le centre-ville a une densité de 9,75 km/100 ha des rues aménagées alors que les périphéries ont une densité de 1,40 km/100 ha.

3. DISCUSSION

Le déséquilibre de l'aménagement des rues dans le Grand-Lomé, caractérisé par une concentration des infrastructures bitumées au centre-ville et une prédominance des rues non aménagées dans les périphéries, engendre des enjeux multidimensionnels qui freinent le développement durable de l'agglomération. Ces enjeux se manifestent sur les plans socio-économique, environnemental et de la mobilité urbaine.

Aménagement inégal, un défi pour un développement durable

Le déséquilibre traduit un problème majeur de gouvernance territoriale et met en lumière les carences dans la gestion de l'espace urbain. En effet, les pouvoirs publics ont concentré leurs efforts sur le développement du centre, négligeant les marges, pourtant en pleine expansion démographique. Le développement de la voirie s'est fait au détriment des périphéries. Cette situation accentue les inégalités spatiales et freine une croissance urbaine harmonieuse. Cette situation a été mise en exergue par des auteurs comme P. Kao (2015, p. 4), K. Awokpe (2024, p. 42) et I. Dandonougbo et al. (2022, p. 606), Pour eux, la forte croissance démographique et

la rapide dynamique spatiale des villes exercent une pression considérable sur les systèmes de transport urbain, déjà fragiles (P. Kao, 2015, p. 4). À Lomé, selon les travaux de K. Awokpe (2024, p. 42) et de I. Dandonougbo et al. (2022, p. 606), la ségrégation spatiale est manifeste.

Disparités d'aménagement, un enjeu socio-économique et environnemental

Les activités économiques et administratives se concentrent au centre-ville, laissant les périphéries à l'écart des principales infrastructures de mobilité. Cette mauvaise répartition des équipements routiers illustre une faiblesse de la planification urbaine et une gouvernance territoriale défaillante, incapable d'anticiper et d'accompagner l'expansion du Grand-Lomé. L'absence de politiques d'aménagement équitables aggrave les difficultés de mobilité, notamment les mouvements pendulaires quotidiens entre les zones résidentielles périphériques et les pôles d'activités du centre-ville. Cette situation a été approuvée par M. Agbamaro et al (2021, p. 93). Pour cet auteur, la prépondérance des accidents sur ces lieux est importante quand on sait que cette occupation des trottoirs ou de chaussée est une obstruction faite aux piétons les amenant à emprunter les chaussées réservées aux véhicules. Par conséquent, la mauvaise planification urbaine du Grand-Lomé contribue à renforcer les inégalités socio-spatiales, à désorganiser le tissu urbain et à freiner le développement économique de l'agglomération. Ce qui a des impacts sur l'accès limité aux marchés et opportunités, coûts de transport élevés, faible attractivité pour les investissements. Dans ce sens, E. Kola (2013, p. 21) affirme que dans l'agglomération de Lomé, l'aménagement des rues est une solution adéquate dans le développement des relations et dans les processus de déplacement en ville. Le dysfonctionnement lié à la mauvaise gouvernance a pour conséquence celui de la machine urbaine. Cette situation est confirmée par K. A. Kokou (2024, p.108) quand il affirme que la dynamique urbaine est l'un des facteurs liés aux défis de la protection de l'environnement et à la gestion des ressources naturelles. La dégradation des sols, la pollution de l'air (poussière), la gestion des eaux pluviales inefficace, les risques d'inondation accrus sont les impacts environnementaux. Les déplacements dans les villes sont des nécessités quotidiennes pour la majorité des citadins (E. K. Obeye, 2012, p. 6).

Enjeux de mobilité urbaine

L'augmentation des moyens de transport a rendu la mobilité beaucoup plus complexe dans le Grand-Lomé, mettant en évidence la disparité spatiale des rues aménagées entre le centre-ville et les marges. Cette situation selon P. Antonin et a, (2022, p. 6) participe à la dégradation des rues. Pour surmonter ces enjeux et promouvoir une mobilité urbaine durable dans le Grand-Lomé, plusieurs défis doivent être relevés. Le premier est celui de la gouvernance de la mobilité urbaine

et de la coordination entre les différents acteurs notamment les autorités locales et nationales, le secteur privé et la société civile. Une approche fragmentée de la planification et de l'investissement ne peut qu'accentuer les disparités existantes. Il est impératif de mettre en place une planification intégrée et inclusive, qui prenne en compte les besoins de tous les milieux de l'agglomération, et pas seulement du centre-ville. Le défi est de transformer le Grand-Lomé en une ville plus équitable, résiliente et durable, où chaque citoyen a un accès égal aux opportunités et aux services, quelle que soit sa localisation géographique.

CONCLUSION

La dynamique socio-spatiale du Grand-Lomé amplifie les besoins de la mobilité urbaine. Elle déséquilibre l'aménagement des infrastructures de transport entre les le centre-ville et les périphéries dans le Grand-Lomé. Cette étude a mis en lumière le déséquilibre persistant dans l'aménagement des rues du Grand-Lomé, caractérisé par une concentration significative des infrastructures bitumées dans le centre-ville, contrastant fortement avec la prédominance des rues non aménagées dans les périphéries. Ce déséquilibre, hérité d'une planification urbaine sélective et d'investissements publics inégaux, a des impacts négatifs profonds sur l'économie, la qualité de vie et l'environnement des populations des marges. Les difficultés d'accès aux services et aux opportunités économiques, l'exclusion spatiale, la dégradation environnementale (poussière, inondations) et les défis majeurs en matière de mobilité urbaine (insécurité routière, accès limité aux transports en commun) sont autant de manifestations de ce déséquilibre. Ces impacts négatifs entravent la réalisation d'un développement urbain durable et inclusif pour le Grand-Lomé. Le Grand-Lomé, malgré son dynamisme économique et démographique, ne peut pleinement exploiter son potentiel si une partie significative de sa population est marginalisée par des infrastructures déficientes. La situation actuelle compromet l'équité territoriale et la résilience urbaine face aux défis futurs, notamment ceux liés au changement climatique et à la croissance démographique continue. Pour remédier à cette situation et orienter le Grand-Lomé vers un modèle de ville plus équitable et durable, plusieurs recommandations stratégiques dont la principale est la planification équilibrée centre/périphéries. Il est impératif de réorienter les politiques d'aménagement urbain vers une approche plus équilibrée, en accordant une attention et des investissements accrus aux périphéries.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

AFELI Kossi, 2016, Urbanisation et la dégradation des conditions de la vie en milieu urbain : cas des quartiers Djidjolé, Avénou, Batome et Soviépé à Lomé, Mémoire de master en géographie, Université de Lomé, Lomé, 118 p.

AGBAMARO Mayébinasso, AMEGNA Komla Uwolowudu, TCHALLA Kokou et KOLA Edinam, 2021, « Activités commerciales et obstruction des rues dans le centre-ville de Kara au Togo », *in* Revue de Géographie, Numéro 10, Université de Ouagadougou, Ouagadougou, pp.77-101.

ALIDJINOU Kossi Thoma, AGBAMARO Mayébinasso, DANDONOUGBO Iléri, 2024, « Transport routier et variation des prix des produits agricoles vivrières dans la préfecture du Haho au Togo », *in* Revue d'Analyse des Vulnérabilités Socio-Environnementale (RAVSE), Numéro 4, Université d'Alassane Ouattara, Bouaké, pp. 277-292.

AWOKPE Kodjo, 2024, Analyse de la voirie dans le District Autonome du Grand-Lomé (Togo) : Un enjeu pour le développement durable, Mémoire de master de géographie à l'Université de Lomé, Lomé, 157 p.

BESSEH Koffitsè Djidoula, 2013, Transport urbain, ses incidences socio-économique et environnementale dans la ville de Lomé au Togo, thèse de doctorat de géographie à l'Université de Lomé, Lomé, 312 p.

DANDONOUGBO Iléri et ABALO Dosseh, 2021, « Transport routier et accessibilité aux sites touristiques dans Sud-Ouest de la Région des Plateaux au Togo », *in* Presse de l'UL, Université de Lomé, Lomé, pp.734-747.

DGSCN, 2010, Direction générale de la statistique et comptabilité, Rapport d'activité, DGSCN, Lomé, 43 p.

DTR, 2023, Direction des Transports Routiers, Rapport d'activité, DTR, Lomé, 54 p.

DTRF, 2023, Direction des Transports Routiers et Ferroviaires, Rapport d'activité, DTRF, Lomé, 87 p.

EDOH Komla, 2014, Croissance urbaine et mobilité domicile-travail dans les métropoles d'Afrique subsaharienne : le cas des actifs du « Grand-Lomé » au Togo, thèse de doctorat de géographie à l'université de Lomé, Lomé, 335 p.

INSSED, 2022, Recensement général de la population et de l'habitat, le document final, (RGPH-5).

KOEVI Mawulolo, DANDONOUGBO Iléri, 2024, « Le vélo dans le district autonome du grand lome (Togo) : un mode de transport faiblement utilisé » *in* : Revue de géographie tropicale et environnement, n°1, Univesité de Lomé, Lomé, pp.148-160.

KOKOU Kokouvi Azonko, 2024, « Cartographie de l'offre de service de transport urbain de la Société Transport de Lomé à partir du système d'information géographique dans le Grand-Lomé au Togo », *in* : Université de Lomé, Lomé, pp. 103-126.

MSPC, 2023, Ministère de la Sécurité et de la Protection Civile, rapport d'activité, MSPC.

OBEY Kokuvi Edem, 2012, Dynamique urbaine et problèmes de mobilité dans quartier périphérique de Lomé : le cas d'Adjidogome, mémoire en master de géographie à université de Lomé, Lomé, 114 p.

SORSY Melone Like, 2020, Dynamique urbaine et la fragmentation sociospatiale dans les communes nord-ouest du Grand-Lomé (Togo), mémoire de master de géographie à l'université de Lomé, Lomé, 159 p.