

# Le vélo dans le district autonome du grand lomé (Togo) : un mode de transport faiblement utilisé

---

Mawulolo KOEVI

[koevipaul94@gmail.com](mailto:koevipaul94@gmail.com)

Iléri DANDONOUGBO

[ileridandonougbo@gmail.com](mailto:ileridandonougbo@gmail.com)

*Département de Géographie/ Laboratoire de Recherche Espaces, Echanges et Sécurité Humaine, Université de Lomé (UL), Lomé, Togo*

## Résumé

Depuis 2000, les villes de l'Afrique subsaharienne entrent dans l'arène de la métropolisation. L'étalement de ces villes et la concentration humaine en leur sein génèrent d'importants défis liés à la mobilité. Pour résoudre ces problèmes, les pouvoirs publics se sont engagés dans les politiques de grands travaux, notamment le réaménagement et la construction des infrastructures routières. De 2010 à 2018, 810 km de rues sont réaménagés dans le District Autonome du Grand Lomé. Dans cette métropole, les cyclistes sont faiblement représentés et mis en marge lors de la réalisation de ces infrastructures routières. L'objectif de cette étude est d'analyser les raisons de la faible utilisation du vélo dans le District Autonome du Grand Lomé, afin de ressortir des stratégies d'amélioration de ce mode de transport doux dans le milieu d'étude. La méthodologie utilisée dans le cadre de cette recherche repose d'une part, sur la documentation pour examiner les différentes théories qui gouvernent l'analyse des questions relatives à la mobilité cycliste, et d'autre part sur l'analyse des réalités de terrains à travers des observations directes, des enquêtes et des entretiens auprès des différents acteurs.

La chaleur accablante, l'allongement de la distance centre-ville/périphérie, la perception négative du vélo, l'absence des pistes cyclables sont les principaux facteurs de la faible utilisation du vélo dans le Grand Lomé. Dans cette agglomération, 99,37 % des rues ne disposent pas de pistes cyclables. Celles existantes manquent de marquages au sol et sont impraticables, car occupées par de petits commerces.

**Mots clés :** District Autonome du Grand Lomé, mobilité douce, transport urbain, cyclistes, vélo

## Bicycling in the autonomous district of grand lomé (Togo): a poorly used mode of transportation

### Abstract

Since 2000, cities in sub-Saharan Africa entered the arena of metropolisation. The urban sprawl of these cities and human concentration in these cities generate significant challenges related to mobility. To solve these problems, public authorities have embarked on major works policies, in particular the development and construction of road infrastructures. From 2010 to 2018, in the Autonomous District of Grand Lomé, 810 km of streets were redeveloped. In this metropolis, cyclists, who are poorly represented, are on the margins of the planning of these road infrastructures.

The objective of this study is to analyze the reasons for the low use of bicycles in the Autonomous District of Grand Lomé, in order to identify strategies for improving this soft mode in the study environment. The research method adopted is based on literature research, direct observation and field surveys.

The oppressive heat, long distance from the city center to the outskirts, the absence of cycle paths, the degraded image of the bicycle are the main factors of the low use of bicycles in the Autonomous District of Grand Lomé. In this agglomeration, 99.37% of the streets have no cycle paths. The existing cycle paths do not have any markings on the ground.

**Keywords:** Autonomous District of Grand Lomé, soft mobility, urban transport, cyclists, Bicycle

## Introduction

En Afrique subsaharienne, les besoins en mobilité constituent un problème majeur pour les populations et les municipalités. La nécessité de la circulation motorisée est au centre des préoccupations. L'augmentation du trafic routier accroît les problèmes de mobilité. Ces transports motorisés ont des répercussions négatives sur l'environnement. En 2018, selon le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE<sup>1</sup>), dans les pays en développement, 90 % de la pollution atmosphérique des zones urbaines est imputable aux émissions des véhicules. En Afrique, 176 000 décès sont dus chaque année à la pollution de l'air extérieur (OMS, 2018, p. 16). Cette situation retient beaucoup l'attention des organisations internationales comme les Nations Unies, la Banque Mondiale, le FMI, l'OMS et s'explique par la forte motorisation. Au Togo, selon le rapport national d'inventaire de gaz à effet de serre élaboré par le Ministère de l'Environnement et de la Ressource Forestière (MERF), les émissions du secteur de l'énergie pour 2018 sont de 2007,05 Gg<sup>2</sup> de CO<sub>2</sub> et le transport routier à lui seul émet 1471,58 Gg soit 56 % d'émissions de ce gaz. Dans les années 1970-1980, l'usage de « la moto n'était réservée qu'aux fonctionnaires, cadres de la fonction publique, aux directeurs d'écoles, aux conseillers pédagogiques et à quelques agents des préfectures » (D. K. Suka, 2021, p. 135). Mais au début des années 2000, avec la démocratisation de la moto et l'absence d'un service de transport collectif, les motos d'origine chinoise et indienne telles que Sanya, Sanili, Lifan, Nanfang, Jincheng, Léopard, Apsonic, TVS, Haojue, ont envahi les rues du District Autonome du Grand Lomé (D. K. Suka, 2021, p. 206).

Dans le District du Grand Lomé, la croissance des deux roues motorisées accroît les problèmes liés à la mobilité. Cette domination des deux roues motorisées redéfinit la géographie du transport urbain de ce milieu (A. Guezerre, 2013, p. 42). En 2015, selon le diagnostic du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de Lomé, 10 % des chefs de ménage ont un vélo pour leurs déplacements quotidiens. La part modale des deux roues motorisées était de 65 %, 24 % pour les voitures et 1 % pour les camions. Les habitants de ce centre urbain s'intéressent peu au vélo. Comme c'est le cas dans les grandes agglomérations subsahariennes, ce moyen de déplacement est le « grand absent » des rues du Grand Lomé. Il ressort des comptages routiers effectués par A. Guezerre (2008, p. 234) que la part modale du vélo est de l'ordre de 5 %. En 2021, ce mode de mobilité est pratiqué par seulement 1,1 % des habitants du Grand Lomé (D. K. Suka, 2021, p. 134). On assiste alors à une faible utilisation de la bicyclette. Face à ce constat, la question qui se pose est : quels sont les facteurs qui sous-tendent la faible utilisation du vélo dans le Grand Lomé ?

Pour répondre à cette question, il est nécessaire d'analyser les effets respectifs du milieu naturel, de l'état de la voirie, la forte motorisation et la perception de la mobilité cycliste par les populations dans le District Autonome du Grand Lomé. Cette étude s'articule autour de deux axes. Elle présente le matériel et les méthodes, et les facteurs explicatifs de la faible utilisation du vélo dans le District Autonome du Grand Lomé.

## 1. Matériel et méthodes

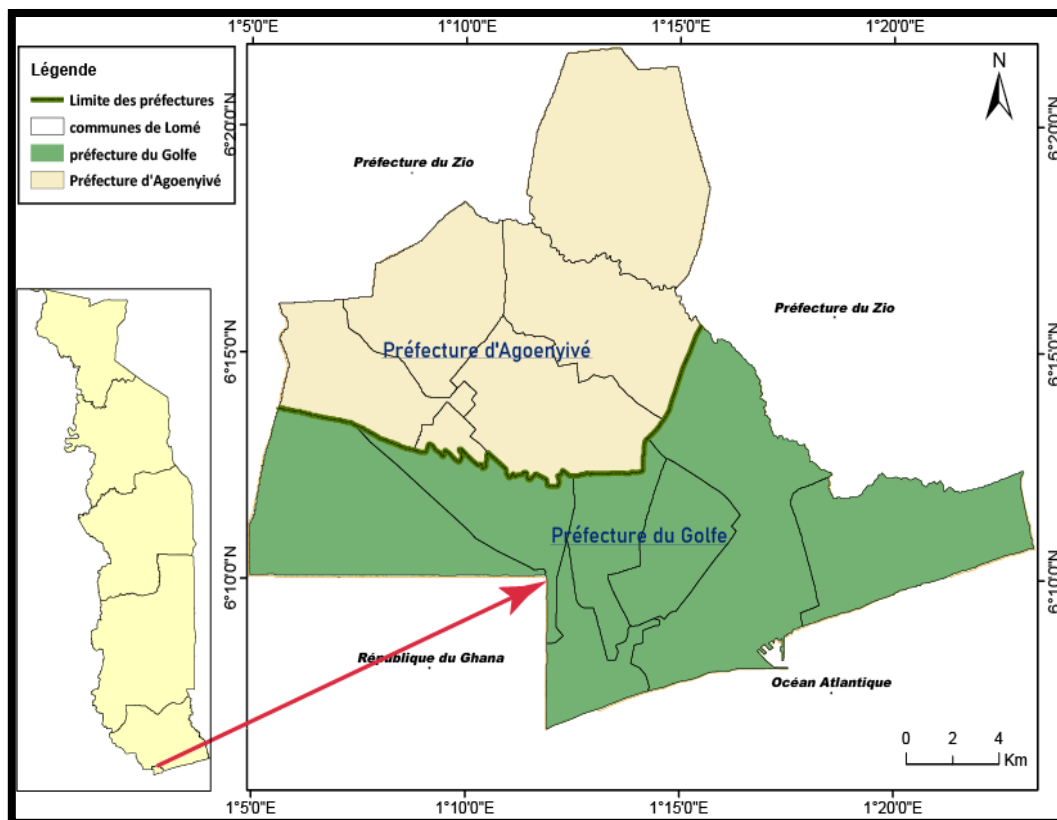
### 1.1. CADRE D'ETUDE

Le Grand Lomé se situe entre 6° 10' et 6°25' de latitude nord et 1°05' et 1°25' de longitude Est dans la région maritime, l'une des cinq régions économiques du Togo (Carte 1).

---

<sup>1</sup> PNUE : The Emissions Gap report 2018, Nairobi, Programme, des Nations Unies pour l'Environnement,

<sup>2</sup> Gigagramme : unité de mesure de masse du système international valant de 10<sup>9</sup> grammes ou 10<sup>6</sup> kilogrammes



**Figure 1 :** Situation du Grand Lomé

Source : M. Koevi, 2023

D'après la figure 1, l'agglomération de Lomé comprend les préfetures du Golfe et d'Agoeyivé. Situé en bordure de l'océan Atlantique, dans le Golfe de Guinée, le Grand Lomé est limité au nord par la Préfecture de Zio, à l'est par la Préfecture des Lacs, et à l'ouest par le Ghana. C'est le centre urbain le plus important du pays par sa population, sa superficie et la concentration des activités socio-économiques, regroupant 2,2 millions de personnes, soit 25 % de la population totale (RGPH-5, 2022). Le District Autonome du Grand Lomé s'étend sur 42 560 ha et comprend 13 communes. Il connaît une forte croissance démographique et spatiale, allongeant les distances centre-périphérie et stimulant l'usage des modes motorisés.

## 1.2. CADRE METHODOLOGIQUE

Pour répondre à la question de cette étude et atteindre l'objectif principal, une approche méthodologique est nécessaire. Elle inclut la recherche documentaire, les observations directes, les entretiens et les enquêtes par questionnaires. Les informations recueillies concernent la mobilité à Lomé, en particulier la mobilité cycliste. La recherche documentaire est complétée par des observations participantes, permettant d'évaluer l'état de la voirie et la situation des cyclistes dans cette métropole.

Les enquêtes de terrain ont été menées du 5 au 27 février 2023, soit 23 jours. Les cyclistes interrogés étaient ceux du boulevard Général Gnassingbé Eyadema, du boulevard du 13 janvier, du boulevard Jean Paul II, et de la route du grand contournement de Lomé. Ce choix permet d'analyser les difficultés de mobilité cycliste à Lomé et de comprendre le trafic des deux roues non motorisées. Pour obtenir un échantillon représentatif, 150 cyclistes ont été interrogés aléatoirement sur ces différents axes routiers. Les cyclistes de quartiers variés, comme Baguida et Adétikopé, ont été inclus dans l'échantillon (Tableau I).

**Tableau I** : Répartition des enquêtés

<b>Axes routiers</b>	<b>Nombre d'enquêtés</b>
Axe centre-ville - Adétikopé (Boulevard Gnassingbé Eyadéma),	35
Axe centre-ville – Sanguéra	27
Axe Centre-Ville –Baguida	29
Axe centre-Ville - Kégué (Boulevard Jean Paul II)	28
Grand contournement de Lomé	31
<b>Total</b>	<b>150</b>

Source : Travaux de terrain, 2023

Selon le tableau 1, cinq (5) axes routiers sont retenus pour les enquêtes. Aussi, pour mieux analyser les conditions de la mobilité urbaine et appréhender les entraves liées à la mobilité cycliste dans le Grand Lomé, une observation participante a été effectuée en faisant des navettes sur les principales artères de la zone à pied et à vélo. Trois principaux axes ont été retenus :

- le premier axe est celui d'Agoè Assiyéyé-carrefour 2 lions-Carrefour Caméléon GTA-Voie de la Nouvelle Présidence-Kégué-Hedzranawoe (Marché Hedzranawoe) ;
- la deuxième ligne concerne : GTA-Boulevard Eyadéma - Université de Lomé-Lycée de Tokoin- Colombe de la paix — Avenue Maman N'danida — Deckon-Grand Marché ;
- la troisième artère correspond à l'axe côtier (RN2) qui va de Kodjoviakopé à Baguida.

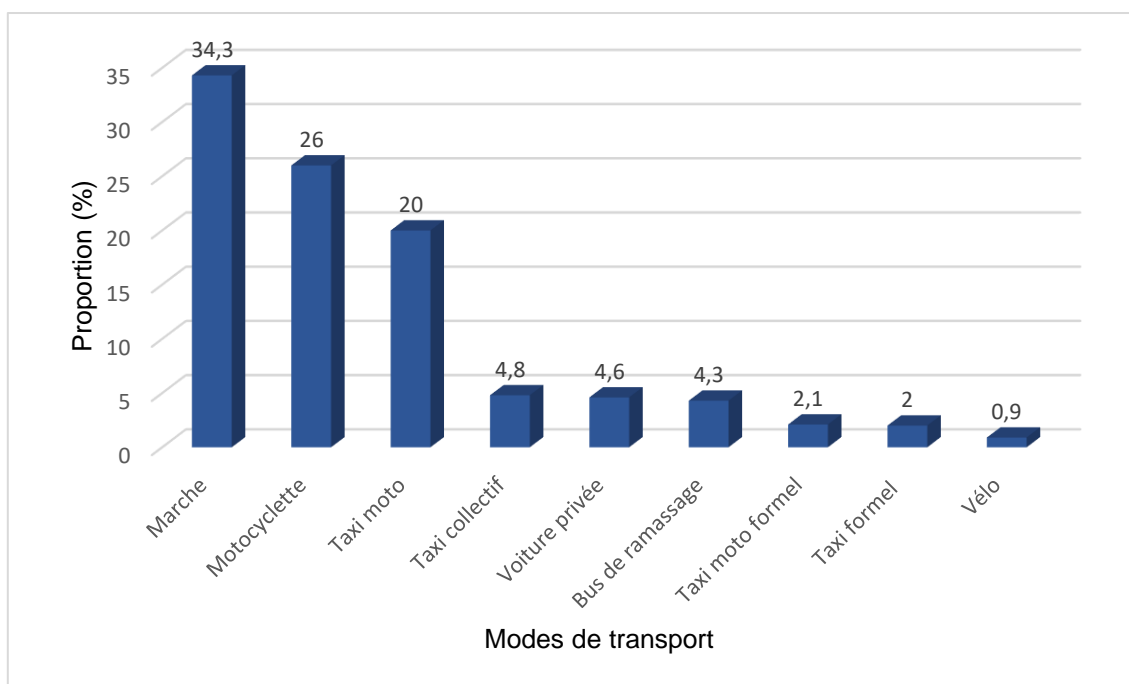
Cet exercice a analysé la temporalité, les attitudes de déplacement et la cohabitation entre cyclistes et autres usagers (piétons, motocyclistes, conducteurs de tricycles, voitures, bus, camions). Les données ont été traitées avec QGIS 2.14, SPSS, Excel et Word. QGIS a permis de réaliser des cartes, SPSS a calculé les moyennes, et Excel et Word ont été utilisés pour les graphiques, tableaux et texte. L'appareil photographique numérique a permis d'illustrer les différentes situations montrant les difficultés de la mobilité cycliste dans le Grand Lomé par des photos. L'enregistreur a, pour sa part, servi pour les séances d'entretien. Une opération de comptage des flux a été réalisée en février 2023, une période hors vacances scolaires. Cette méthodologie a permis d'obtenir des résultats suivants.

## **2. Résultats**

Les résultats auxquels l'enquête a abouti traitent des facteurs de la faible utilisation du vélo dans le District Autonome du Grand Lomé.

### **2.1. LE VELO : MODE DE DEPLACEMENT LE MOINS UTILISE DANS LE DISTRICT AUTONOME DU GRAND LOME**

Dans la métropole loméenne, l'usage du vélo est très limité. Il reste le mode de déplacement le moins utilisé dans ce centre urbain (figure 1).



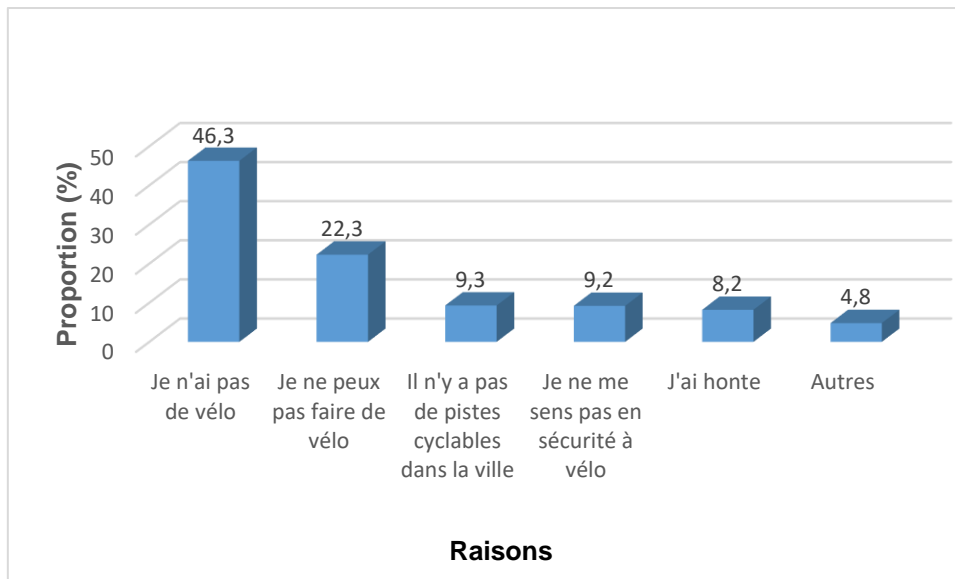
**Figure 1 :** Parts de chaque mode de mobilité dans le Grand Lomé

Source : Travaux de terrain, 2023

L'analyse des résultats présentés dans la figure 1 montre que les moyens de transport les moins utilisés pour se rendre au travail sont le taxi moto formel (2,1 %), le taxi formel (2 %), et le vélo (0,9 %). La bicyclette est le mode de transport le moins utilisé dans le Grand Lomé. Ce manque d'intérêt des citoyens du Grand Lomé pour les deux roues non motorisées résulte des effets conjugués de plusieurs facteurs.

## 2.2. LES FACTEURS DE LA FAIBLE UTILISATION DU VELO DANS LE GRAND LOME

Contrairement aux zones rurales dans lesquelles les populations préfèrent se déplacer à vélo, ce moyen est moins aimé dans les grandes agglomérations subsahariennes. Malgré sa prépondérance dans ces centres urbains au cours des années 1920 jusqu'à la fin des années 1960, la part du vélo dans les déplacements des citoyens a connu une régression. En 1928, on comptait au Togo au total 1772 moyens de transport à deux (2) roues dont 731 bicyclettes (97,69 %) et 41 motocyclettes (2,31 %). À Lomé, comme dans toutes les villes du Togo, la bicyclette avait dominé largement le secteur des transports. Le Grand Lomé comptait 637 bicyclettes (61,3 %), 15 motocyclettes (1,44 %), 96 autos de tourisme (9,2 %), 14 camionnettes (1,35 %), 77 camions de 500 à 1 000 kg (7,4 %), 194 camions (18,7 %) et 7 tracteurs ANT (0,6 %). (K. Kouzan, 2022, p. 31). Les raisons du rejet de ce mode de déplacement sont diverses (figure 2).



**Figure 2 :** Motifs du rejet du vélo dans le Grand Lomé

Source : Travaux de terrain, 2023

D'après la figure 2, plusieurs raisons motivent le délaissement du vélo par les citadins du Grand Lomé. Ces raisons sont plus liées à la possession et à la maîtrise du vélo. Pour 46,3 % des personnes interrogées, le rejet du vélo se justifie par le fait qu'ils n'en disposent pas. Cette situation ne dépend pas de la faiblesse du pouvoir d'achat, mais du manque de volonté de l'avoir, car dans cette ville, le prix du vélo est à la portée de la population (SDAU, 2016, p. 75). Le prix varie entre 25 000 F CFA et 80 000 F CFA. Le coût du vélo est douze (12) fois moins élevée que celui des motos qui varie entre 400 000 FCFA et 2 500 000 F CFA. Cependant, les Loméens préfèrent les deux roues motorisées. Dans un contexte marqué par la précarité économique, il est paradoxal que les contraintes de l'utilisation du vélo relèvent moins des possibilités économiques que de l'envie. Cette situation confirme que le pouvoir d'achat n'est pas le facteur principal de la faible utilisation du vélo dans cette métropole.

Plusieurs facteurs sont à la base du manque d'intérêt des habitants du Grand Lomé pour ce mode de mobilité. Ils sont d'ordre naturel, politico-stratégique et socio-économique.

### *2.2.1. Un mode de déplacement limité par des éléments du milieu physique*

Les éléments physiques du District Autonome du Grand Lomé impactent fortement son aménagement et les conditions de transport. La chaleur accablante, les sols sablonneux et argileux, et la pluviométrie à doubles pics entravent la mobilité des cyclistes. Les températures varient entre 25 °C et 31 °C, atteignant un maximum de 35 °C en 2022 (DMN). Ces températures élevées rendent le vélo difficile, car les cyclistes évitent de transpirer en choisissant des modes de transport motorisés. De plus, les précipitations moyennes de 874,8 mm/an (DMN, 2020) provoquent des inondations dans les sols peu perméables, compliquant les déplacements à vélo. Les cyclistes évitent généralement de sortir pendant les saisons des pluies (planche 1).



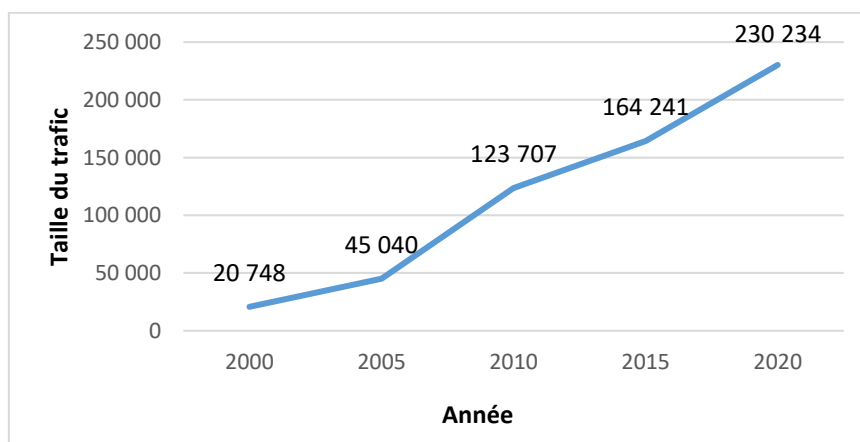
**Planche 1** : Rues inondées dans le quartier Zongo à Agoényivé

Source : Travaux de terrain, juin 2023

Les photos de la planche 1 montrent des rues inondées à Zongo, dans la commune d'Agoényivé 4, au nord du District Autonome du Grand Lomé. Le mauvais état des rues complique la mobilité, notamment pour les automobilistes et cyclistes. Après la pluie, l'eau stagne entre 8 et 24 heures, voire plus, selon la topographie. Dans les zones dépressionnaires, la stagnation dépasse 24 heures. En saison des pluies, les flaques cachent les nids-de-poule et ravins, rendant les rues impraticables pour les vélos, surtout non revêtues. L'eau et la boue provoquent des glissades et salissent les cyclistes. Les orages avec vents violents réduisent la visibilité, gênant les cyclistes et causant parfois des chutes. Ces conditions entravent la mobilité cycliste dans le Grand Lomé. En plus des obstacles physiques, la forte motorisation limite également les déplacements cyclistes.

### 2.2.2. Forte motorisation du Grand Lomé : facteur limitant de la pratique du vélo

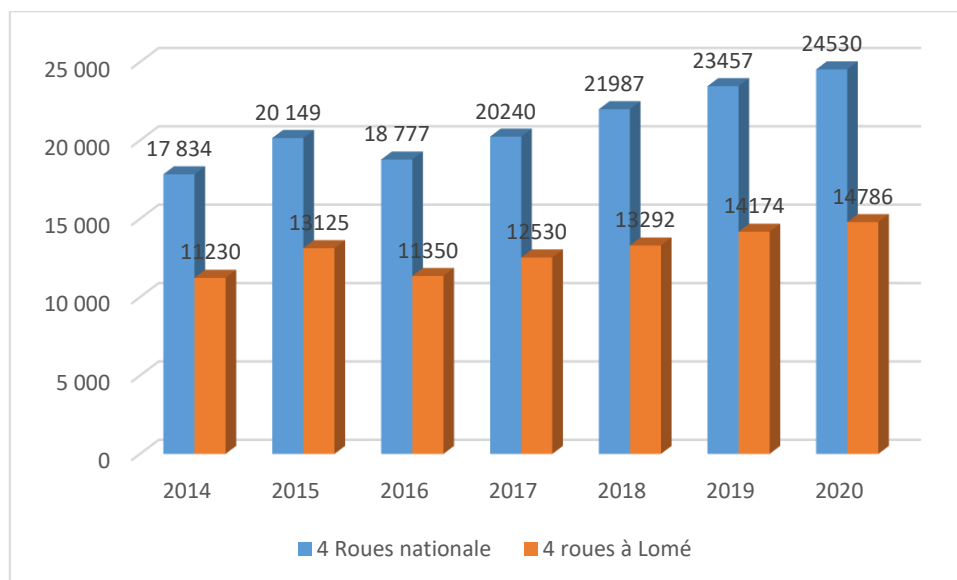
L'un des mobiles de la faible utilisation de la bicyclette dans le District Autonome du Grand Lomé est la forte motorisation. De 2000 à 2020, le rayon moyen de cette ville passe de 10 km à 25 km (D. K. Suka, 2021, p.167). Cet allongement des distances entraîne des innovations dans les transports. Le parc auto-moto de cette agglomération croît considérablement surtout avec le boom de la motorisation individuelle (A. Guezere 2012, p. 45). Entre 2000 et 2020, le nombre des deux roues motorisées a fortement augmenté (figure 3).



**Figure 3** : Evolution des deux roues motorisées dans le District Autonome du Grand Lomé

Source : BOAD-SOTED (2015), DTRF (2020)

La figure 3 montre l'évolution du parc des deux roues motorisées dans le District Autonome du Grand Lomé de 2000 à 2020. L'année 2005 marque le début d'une croissance vertigineuse des deux roues motorisées. De 2000 à 2005, le nombre des deux roues a plus que doublé. Il est passé de 20 748 motos à 45 040 motos. Cette croissance est plus fulgurante entre 2005 et 2010. Ce parc a atteint 123 707 motos en 2010 et 164 241 motos en 2015. En 2020, on dénombre 230 241 motos dans le Grand Lomé, soit une augmentation de 184 241 motos en 20 ans. À part les engins à deux roues, les voitures occupent une part non négligeable dans le transport motorisé dans ce milieu (figure 4).



**Figure 4 : Parc automobile en augmentation**

Source : Base de la DTRF, 2020

La figure 4 montre une croissance continue des véhicules motorisés dans le Grand Lomé de 2010 à 2020, avec plus de la moitié du parc automobile national concentré dans cette zone. Cette augmentation est due à l'étalement urbain et à la volonté des habitants de posséder leur propre véhicule. Cependant, cette motorisation n'a pas été accompagnée de l'amélioration des infrastructures routières ni de la construction de pistes cyclables, exposant les cyclistes à des risques d'accidents. En 2021, 7 130 accidents ont impliqué 12 597 véhicules, dont 7 442 deux-roues, causant 576 morts et 9 514 blessés. Selon des enquêtes, 37 % des cyclistes ont été percutés par un véhicule motorisé au moins une fois. Le mauvais état des routes et l'absence de pistes cyclables expliquent la faible utilisation du vélo dans le Grand Lomé.

### 2.2.3. Le mauvais état de la voirie et absence des espaces dédiés aux vélos

Malgré les politiques d'aménagement et d'entretien des infrastructures routières, la voirie du District Autonome du Grand Lomé est insuffisante et défailante. Les nouvelles voies sont étroites et leurs largeurs varient entre 12 et 16 mètres. Sur ces chaussées étroites, le cycliste se voit marginalisé, car aucun espace ne lui est dédié. La défailance de cette voirie s'observe également au niveau des revêtements des chaussées. Dans ce centre urbain, seulement 14,35 % des rues sont revêtues dont 39,89 % en bon état. Ces manquements rendent difficile la mobilité cycliste et diminuent l'intérêt des habitants du Grand Lomé à la pratique du vélo. Le transport en général dans le District Autonome du Grand Lomé est marqué par le mauvais aménagement de la voirie. Toutes les chaussées ne sont pas revêtues et présentent un état délabré (Tableau II).



**Tableau II : État des rues dans le District Autonome du Grand Lomé**

Type de Revêtement	État			Total (km)
	Bon (km)	Moyen (km)	Mauvais (km)	
Bitume	39,064	62,637	10,266	111,967
Pavé	15,826	9,557	2,35	25, 618
Rechargement latérite	1,99	5,476	3,583	9, 259
Terre	2, 521	77,115	731,984	811, 620
Total	57,611	154,786	746,068	958, 466

Source : Rapport AG7, DGIEU, 2020

Le tableau 2 montre que seulement un tiers des rues revêtues sont en bon état, tandis que 90,18 % des rues en terre sont en mauvais état, représentant 811,620 km, soit 84,67 % de l'ensemble de la voirie. Les données du tableau 1 indiquent que sur un linéaire total de 958,466 km de voirie, comprenant 111,967 km de rues bitumées, 746,068 km du réseau structurant sont en mauvais état, avec seulement 57,611 km en bon état dans le District Autonome du Grand Lomé. La voirie présente un mauvais fonctionnement des ouvrages de drainage et une protection insuffisante du corps de chaussée, notamment en raison du manque d'accotement. Selon les enquêtes de terrain, 71 % des cyclistes empruntent souvent les rues revêtues, mais seulement 34 % s'y sentent à l'aise, ce qui défavorise la pratique du vélo. De plus, l'absence de pistes cyclables constitue un véritable obstacle à la mobilité des cyclistes, les obligeant à partager la chaussée avec les usagers motorisés.

Cette défaillance infrastructurelle est aggravée par un mauvais éclairage public qui entrave la pratique du vélo la nuit.

#### 2.2.4. Des rues mal éclairées : facteur limitant de la mobilité cycliste

Un autre problème de la mobilité dans le Grand Lomé réside dans l'électrification des rues. Les rues de cette capitale manquent d'éclairage comme le montre la planche 2.



**Planche 2 : Faible éclairage des rues dans le District Autonome du Grand Lomé**

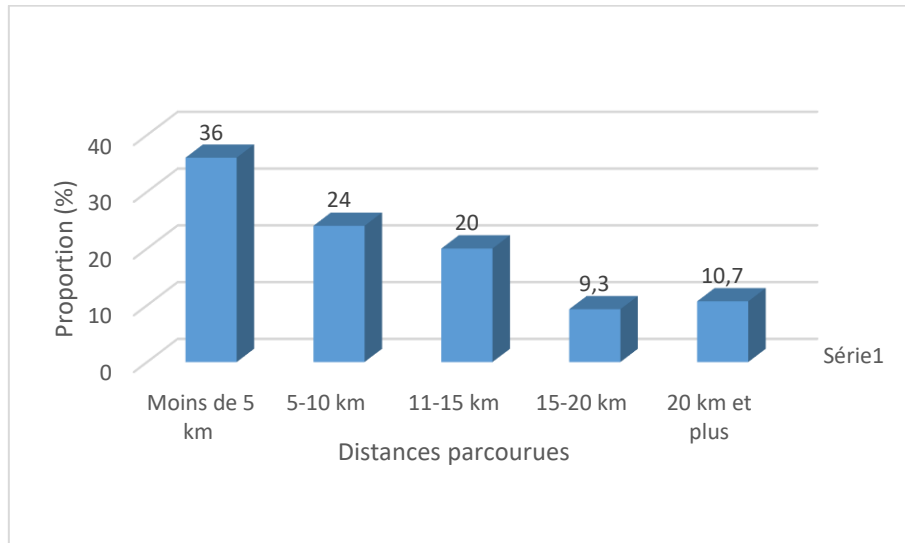
Source : Travaux de terrain, juin 2023

Les photos de la planche 2 montrent des rues faiblement ou non éclairées, un problème pour les cyclistes la nuit. Depuis 2008, 40 % des rues du Grand Lomé sont éclairées, mais les lampadaires ne fonctionnent pas toujours régulièrement. Le centre-ville est mieux éclairé que les périphéries comme Aflao Sagbado et Baguida, où seules 29 490 mètres linéaires de rues sont éclairés. Dans ces zones, 66,7 % des cyclistes utilisent des routes sans poteaux électriques. De plus, 63 % des vélos n'ont pas de phares, limitant la mobilité nocturne.

L'éclairage insuffisant explique la faible utilisation nocturne du vélo, aggravée par l'étalement urbain et l'allongement des distances.

### 2.2.5. Vélo dans le District Autonome du Grand Lomé : un moyen de déplacement de proximité

Le rythme de croissance spatiale de la ville de Lomé lui attribue le caractère d'une ville étalée où la distance centre-périphérie s'allonge continuellement. Les quartiers-dortoirs s'éloignent des quartiers d'affaires. Le rayon actuel du Grand Lomé varie entre 15 km et 25 km, alors que le vélo dans un espace urbain est efficace sur un trajet inférieur à 10 km. La figure 5 présente les distances moyennes parcourues par les usagers du vélo dans le District Autonome du Grand Lomé pour se rendre à leurs lieux de travail.



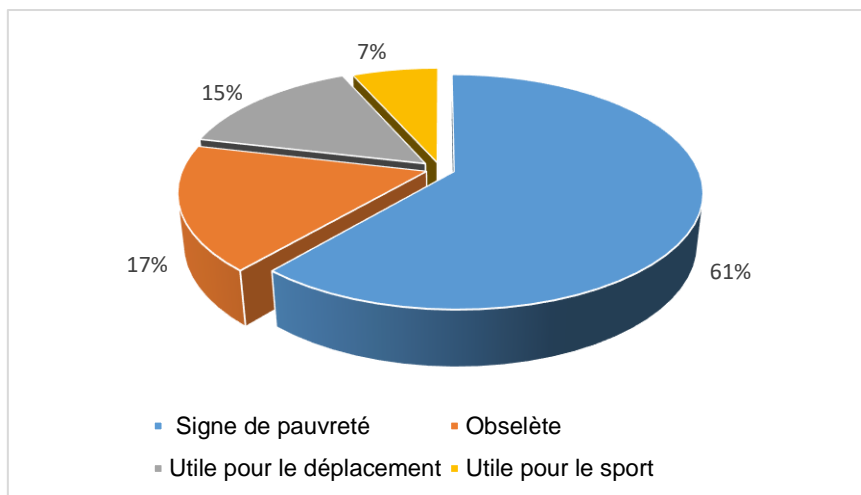
**Figure 5 :** Répartition des cyclistes enquêtés selon les distances parcourues du domicile aux lieux de travail ou formation

Source : *Travaux de terrain, 2023*

Selon la figure 5, 60 % des cyclistes parcourent moins de 10 km par jour pour se rendre au travail ou à l'école. Le nombre de cyclistes diminue avec l'augmentation de la distance, seulement 10,7 % parcourant 20 km ou plus quotidiennement. Cela montre l'impact de l'étalement urbain sur la faible utilisation des vélos dans le Grand Lomé. Cependant, ces facteurs ne suffisent pas à expliquer cette faible utilisation ; elle dépend également de la perception des habitants.

### 2.2.6. Perception des Loméens : le vélo, une image dégradée

Le vélo est considéré dans les grandes villes subsahariennes comme un moyen de déplacement des démunis, des citadins qui ne peuvent pas se procurer une moto ou une voiture. Dans le District Autonome du Grand Lomé, les populations perçoivent la bicyclette comme un moyen de transport obsolète et un signe de « pauvreté et de ruralité » (figure 6).



**Figure 6** : Perception des Loméens sur le vélo

Source : Travaux de terrain, 2023

La figure 6 montre que les habitants de Lomé associent le vélo à la pauvreté, 61 % des enquêtés considérant son usage réservé aux pauvres. Seulement 15 % des cyclistes le voient comme un moyen de déplacement utile et 7 % pour le sport. Posséder une moto ou une voiture est perçu comme un signe de réussite. Parmi les cyclistes, 81,3 % souhaitent changer de moyen de transport, et 22,7 % veulent échapper au mépris des autres usagers. De plus, 74,7 % ont été victimes de propos dénigrants, souvent traités de « pauvres », de « villageois » et de « moins civilisés ».

### 3. Discussion

La faible utilisation du vélo dans le District Autonome du Grand Lomé est due à des facteurs d'ordre naturel, économique, stratégique et social. Socialement défavorisé, le vélo reste perçu négativement, ce qui limite son adoption comme mode de mobilité douce dans les métropoles subsahariennes. C. Aholou et K. H. Logan (2021, p. 8) soulignent que le vélo est souvent associé à la pauvreté et au mépris dans la circulation à Lomé. Cette perception est comparable à celle observée par M. Cusset (1995, p. 88) en Afrique de l'Ouest, où rouler à vélo est considéré comme dégradant, contrairement à certaines régions d'Asie où la bicyclette est plus valorisée que la marche. D. Olvera et D. Plat (1996, p. 298) notent que le vélo est particulièrement apprécié dans les contextes marqués par la ruralité. P. Pochet (2002, p. 6) explique l'absence du vélo dans les capitales subsahariennes en raison de sa perception comme « symbole de ruralité et de pauvreté ».

La perception sociale n'est pas le seul facteur explicatif de la faible utilisation du vélo. L'insécurité qui entache ce mode de déplacement le freine considérablement. Cette insécurité est due en partie à la croissance sans cesse des déplacements motorisés. Le mélange des flux moto-voiture met les cyclistes dans une impasse sur la voie avec des risques permanents d'accident. Les écrits de A. Guézéré (2012, p. 70) sur les déplacements motorisés à Lomé vont dans cette même optique lorsqu'il affirme que si les rapports sont plus ou moins acceptables entre le conducteur de moto et celui de voiture, les cyclistes et les piétons sont considérés comme sources de désagréments.

A. Passoli et al. (2024, p. 21) expliquent que des contraintes telles que l'absence de franchissements sur les axes routiers, le non-respect du Code de la route par les conducteurs motorisés, et leurs mauvais comportements impactent négativement la mobilité des usagers des modes actifs. Leur étude révèle que dans le Grand Lomé, 60 % des déplacements à vélo couvrent des distances inférieures ou égales à 10 km. L'utilisation du vélo est recherchée pour être un mode de déplacement rapide, peu coûteux et pratique pour les trajets de petites et moyennes distances (SDAU, 2014, p. 217). Cette situation n'est pas partagée par C. Aholou, K. H. Logan (2021, p. 8) qui expliquent plutôt que :

Les déplacements des cyclistes à Lomé ne sont pas souvent une mobilité de proximité. La majorité des déplacements vont au-delà du quartier dans lequel vit le cycliste, car seuls 17,8 % disent parcourir moins de 5 km de leur domicile à leur lieu de travail. Le parcours moyen concerne 22,8 % des enquêtés et est situé entre 5 et 10 km.

## Conclusion

Cette étude sur la mobilité cycliste dans le District Autonome du Grand Lomé a permis d'appréhender les facteurs explicatifs de la faible utilisation du vélo. Il ressort de tout cela que la faible utilisation de ce moyen de transport est due aux contraintes du milieu naturel telles que la chaleur accablante et la pluie, l'état de la voirie, la forte motorisation, l'étalement de la ville suivi de l'allongement des distances et à la perception négative des Loméens sur la mobilité cycliste. Le vélo dans le District Autonome du Grand Lomé a une image dégradée. Il est utilisé par les populations des zones périurbaines, moins nanties et moins citadines que celles des quartiers centraux de cette agglomération. Selon les enquêtes de terrain, les grands utilisateurs du vélo dans cette métropole sont les élèves (35 %) les étudiants (21 %) et les apprentis (16 %). Il est réservé pour les déplacements de proximité, car 60 % des cyclistes interrogés parcourent une distance inférieure ou égale à 10 km à vélo pour leurs déplacements quotidiens. Cette situation interpelle l'État et les pouvoirs publics à l'heure où les débats s'articulent autour du développement durable. La promotion de la mobilité cycliste devient la première option pour réduire la pollution de l'environnement dont le transport routier est responsable à travers l'émission directe de 10,5 % de CO<sub>2</sub> mondial et 74,6 % de ces émissions sont liées au transport, selon le *World Resource Institute* (WRI, 2016). Dans cette logique, il s'agit d'encourager la pratique du vélo en privilégiant l'aménagement des infrastructures adaptées à un usage sécurisé de la bicyclette dans cet espace urbain, en prenant des mesures de facilitation de son acquisition et en réduisant des déplacements motorisés. L'enjeu est de palier les problèmes de mobilité qui gangrènent cette métropole sur le plan environnemental, économique et social. La promotion et le développement de la mobilité cycliste dans le District Autonome du Grand Lomé participeront à la durabilité de la mobilité et feront du vélo un mode de transport complémentaire particulièrement efficace dans les zones périurbaines de ce centre urbain.

## Référence bibliographique

- AHOLOU Coffi, LOGAN Koffi Hubert, 2021, « Usage du vélo dans la mobilité active à Lomé : au-delà des contraintes, le bénéfice santé », In *Revue Espace, Territoire, Sociétés et Santé*, pp.7-20
- CUSSET Jean-Michel et al., 1995, « Les Transports urbains non motorisés en Afrique sub-Saharienne. Le cas du Burkina Faso », coll. *SITRASS*, 138 p.
- DIAZ OLVERA Lourdes, PLAT Didier, 1994, « Usages et images du vélo à Ouagadougou », *Recherche Transport Sécurité*, n° 45 pp. 45-54.
- FAGBEDJI Kodjo Gnimavor, HETCHELI Follygan, DANDONOUGBO Iléri, 2021, « L'éclairage public des rues dans les espaces périurbains de Lomé (Togo) : de l'inégalité spatiale à l'injustice », in AKAKPO Yaovi (dir.), *Aménagement du territoire et sentiers d'économie en Afrique : fonction de bricolage technologique, innovations sociales en Afrique*, Collection Études Africaines, l'Harmattan, Condé-en-Normandie (France), mars 2021, ISBN 978-2-343-22224-0, pp. 49-74.
- GUEZERE Assogba, 2009, « Complémentarité et intégration spatiale des transports artisanaux à Lomé » In *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, n° 1, EDUCI, pp. 51-63.
- KOUZAN Komlan, 2022, « L'utilisation de la bicyclette et de la motocyclette au Togo à l'époque coloniale (1884-1960) », In *Géotransports*, n° 17-18, pp. 27-40.
- LAROSE Frédéric, 2011, « La pertinence du vélo en ville, Le vélo au cœur des politiques de mobilité durable », [http://base.citego.info/fr/corpus\\_analyse/fiche-analyse-65.html](http://base.citego.info/fr/corpus_analyse/fiche-analyse-65.html).

LOGAN Koffi Hubert, 2020, *Modes doux de mobilité urbaine : perception et contraintes des déplacements à vélo dans le grand Lomé*, Mémoire de Master, département de Géographie, Université de Lomé, Lomé, 106 p.

OMS, 2018, Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde, 71 p.

PNUE, 2018, The Emissions Gap report 2018, Nairobi, Programme, des Nations Unies pour l'Environnement, 15 p.

POCHET Pascal, 2002, « V comme Vélo ou le grand absent des capitales africaines. Xavier Godard », *Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Karthala, Inrets pp. 343-355.

PASSOLI Abelim, DANDONOUGBO Iléri, K. DIZEWE Kossi, AHLOU Coffi, 2024, « Mobilité urbaine et sécurité routière : Approche la sécurité des usagers des modes de déplacement doux dans le Grand Lomé », In *American Journal of Traffic and Transportation Engineering*, Vol. 9 n°1, pp.9-22.

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