

International Journal of Spaces and Urban Territory
p-ISSN : 2534-8183 / e-ISSN: 2382-3011
© Knowledge Journals
www.knowledgejournals.com

DROIT A LA MOBILITE ET ACCES AUX RESSOURCES URBAINES DANS DEUX CANTONS PERIPHERIQUES DU GRAND LOME (LEGBASSITO ET SANGUERA): ENTRE INEGALITE ET INJUSTICE SPATIALE

RIGHT TO MOBILITY AND ACCESS TO URBAN RESOURCES IN TWO PERIPHERAL CANTONS OF THE GREAT LOME (LEGBASSITO AND SANGUERA): BETWEEN INEQUALITY AND SPACE INJUSTICE

Ayité Claude MAWUSSI

PREDUD

Département de sociologie

Université de Lomé

Résumé

Lomé connaît depuis plusieurs décennies un étalement urbain sans précédent. L'une des conséquences de cette dynamique est que les quartiers centraux et péri-centraux équipés concentrent les principaux pôles d'emplois et lieux de l'urbanité alors que les cantons périphériques comme Légbassito et Sanguéra, quant à eux, sont dépourvus de certaines ressources urbaines obligeant leurs résidents à se rendre au centre-ville et dans les centralités émergentes (Adidogomé, Agoè) pour avoir accès aux aménités urbaines. Or, le réseau viaire absent entraîne la non-desserte de Légbassito en transport collectif. Sanguéra qui est traversé par la Route Nationale n°5 est desservi par le transport collectif grand loméen. En privilégiant une posture méthodologique mixte (quantitative/qualitative) et progressive, il ressort de l'analyse que les citoyens des deux cantons n'ont pas le même potentiel de mobilité et ne jouissent pas par ricochet du même droit à la mobilité, ce qui impacte leurs accès aux ressources urbaines du centre-ville et des centralités émergentes. Ces différenciations produisent des inégalités qui à leur tour génèrent de l'injustice spatiale.

Mots clés : Mobilité, injustice spatiale, Légbassito, Sanguéra, Grand Lomé.

Abstract

Like other African cities, Lomé has experienced unprecedented urban sprawl for several decades. This unanticipated production of the city has led to the emergence of a morphology that specializes urban territories. The central and peripheral districts equipped concentrate the main poles of employment and places of urbanity. The peripheral cantons such as Légbassito and Sanguéra are deprived of certain urban resources which oblige their residents to go to the

city center and the emerging centralities (Adidogomé, Agoè) to have access to urban amenities. However, the absent road network results in Legbassito not being served by public transport. Sanguéra which is crossed by the National Road n ° 5 is served by the large lomean public transport. By focusing on a mixed (quantitative / qualitative) and progressive methodological posture, it emerges from the analysis that urban dwellers in the two cantons do not have the same mobility potential and therefore do not enjoy the same right to mobility. Impact on their access to the urban resources of the city center and the emerging centers. These differentiations produce inequalities which in turn generate spatial injustice.

Key words: Mobility, spatial injustice, Legbassito, Sanguera, Grand Lomé.

© 2018 Knowledge Journals. All rights reserved.

Introduction

« La probabilité qu'emploi, habitat, commerces, loisirs et administration soient proches les uns des autres et de chaque citoyen diminue, en tout cas pour une part croissante de la population » (Ascher F. 1998 : 84). Cet extrait de l'article d'Ascher résume à lui seul le cœur de la problématique des mobilités dans les villes contemporaines. En effet, les villes éclatées, fragmentées et en proie à l'étalement, ont pour caractéristiques d'avoir des structurations et des morphologies qui dispersent les ressources urbaines sur les territoires urbains et spécialisent ses derniers. Ainsi, certains territoires ont comme vocation d'être en majorité résidentiels alors que d'autres concentrent les ressources urbaines (emplois, centre de formation, services administratifs et financiers etc.) La ville de Lomé n'échappe guère à cette situation. Avec une forte poussée démographique couplée d'un désir presque impulsive pour chaque citoyen d'avoir sa maison personnelle que Guézéré (2011), appelle « l'obsession d'habiter chez soi », la ville connaît une importante expansion spatiale. Cette dynamique de l'espace loméen n'étant pas accompagnée d'une véritable politique de planification et d'aménagement (Gervais-Lambony, 1994 ; Biakouyé, 2014 ; Aholou, 2015), la ville est atteinte par la boulimie spatiale (Lebris, 1987). De ce fait, elle est devenue une ville étalée et invertébrée au sens de Jaglin (1991) car les services et ressources urbaines qui font la colonne vertébrale de la ville sont absents. L'une des nombreuses conséquences de ce phénomène

est l'affectation différenciée des sols qui se manifeste par l'éloignement entre les périphéries non loties qui sont de véritables bassins de résidences et le centre-ville ainsi que les centralités émergentes qui sont des bassins de concentration des emplois et des ressources urbaines (Marguerat, 1997 ; Edoh, 2014). Dans de telles conditions, effectuer des déplacements vers le centre-ville et les centralités émergentes constitue la seule alternative pour beaucoup de résidents des cantons périphériques d'accéder aux aménités et ressources de la ville. Or, les citoyens soit par la localisation, les revenus, leurs possessions ou non de moyens de transport, de leur connaissance de la géographie et du système de transport sont inégaux devant la mobilité. La mobilité est alors devenue un capital (Kaufman et Jemelin, 2004), pour Urry (2005) une ressource et se révèle alors comme un angle d'analyse des disparités en termes d'accès aux ressources urbaines. En se basant sur l'offre de transport public et les aménagements routiers qui ne sont pas les mêmes d'une périphérie à une autre nous choisissons de comparer le canton de Legbassito et celui Sanguéra. Alors qu'à Legbassito les infrastructures routières ne sont pas construites induisant un non rattachement par la SOTRAL, c'est tout le contraire dans le cas de Sanguéra. Par conséquent, le droit à la mobilité et les accès des résidents de ces cantons aux ressources urbaines sont très différenciés. Ces observations qui fondent notre problématique soulèvent certains questionnements. En quoi les accès différenciés aux ressources urbaines par la mobilité et l'insularité sont-ils producteurs d'injustice spatiale? Cette question qui

constitue le fil conducteur de cette recherche suscite quatre autres interrogations. Quels sont les déterminants des mobilités quotidiennes des résidents des périphéries du Grand Lomé? Quelles sont leurs pratiques de mobilités quotidiennes? Tous les habitants des deux cantons ont-ils le même droit à la mobilité ? Quel est le lien entre les accès différenciés aux ressources urbaines, l'immobilité et l'injustice spatiale ? Toutes ces questions intègrent la question générale qui est de savoir en quoi les conséquences de l'urbanisation en termes de droit à la mobilité et d'accès aux ressources urbaines est une opportunité ou non ; Comme hypothèse de recherche, nous postulons que les mobilités quotidiennes différenciées des résidents des périphéries du Grand Lomé qui sont génératrices d'injustice spatiale proviennent de leurs droits inégaux à la mobilité. L'objectif de cet article est d'appréhender à travers les déterminants et les pratiques de mobilité, les accès différenciés des résidents des cantons de Légbassito et de Sanguéra aux ressources urbaines et leurs droits à la mobilité. Pour l'atteindre, la posture méthodologique adoptée est mixte couplant l'enquête par questionnaire, l'entretien, observation et cartographie. Les entretiens individuels ont été réalisés de façon progressive (Aholou, 2015) et l'effet de saturation a été atteint à vingt enquêtés dans chaque canton. Cette phase a été réalisée entre juin 2015 et Mars 2016 et a servi à l'élaboration du questionnaire. Après l'administration du questionnaire, nous avons réalisé d'autres entretiens d'approfondissement auprès de quatre enquêtés dans chaque canton. Le questionnaire a été administré à un échantillon de 129 personnes à Légbassito et 117 personnes à Sanguéra dans les ménages

des enquêtés et aux points générateurs selon un taux d'échantillonnage de 0,5%. Ce taux a été choisi en tenant compte du principe de Grawitch (2001) selon lequel plus la population cible est petite, plus grande est la taille de l'échantillon et plus grande est la population cible, plus la taille de l'échantillon est petite. Les données ainsi collectées ont été traitées par les logiciels SPHINX et EXCEL. Le présent article est structuré en trois parties. La première présente nos deux terrains d'études comme des territoires touchés par l'expansion urbaine et ou l'accès effectif à la ville passe par les déplacements. Deuxièmement, l'article analyse les pratiques de mobilité des personnes enquêtées tout en ressortant les droits inégaux à la mobilité et les stratégies que développent les citoyens pour accéder à ce droit. Dans une troisième partie enfin, les différents types d'accès que les mobilités permettent aux ressources des centralités émergentes et du centre-ville à l'aune de la théorie du droit à la ville et de celle de l'injustice spatiale sont discutés.

1. Légbassito et Sanguéra : quand l'étalement amène la ville aux ruraux et crée un besoin de mobilité.

Depuis plus de trois (3) décennies, Lomé connaît une expansion spectaculaire de son assiette spatiale (Biakouyé, 2014). A l'instar des autres métropoles africaines, elle est touchée par l'étalement urbain. En effet, la course au « chez-soi », la poussée démographique engendrée (graphique n°1) par l'exode rural et les migrations internationales, la production horizontale de l'habitat sont les facteurs qui influent fortement sur cette expansion spatiale (Aholou, 2008 ; Guézéré, 2011 ; Biakouyé, 2014).

Tableau n°1 : Évolution de la population de Lomé de 1960 à 2015

Années	Population
1960	85000
1970	186000
1981	390000
1990	620000
2000	1030000
2006	1461000
2010	1571508
2015	1927992

Source : Recensement 1960, 1970,1981, 2010/ Estimation de la Direction de la statistique 1990, 2000,2006/ SDAU 2015

Il ressort comme l'indique le tableau n°1, que la population Loméenne a connu une importante croissance depuis l'indépendance du Togo en 1960 jusqu'à présent. Sa population est passée de 85.000 à 186000 habitants de 1960 à 1970 et à 390000habitants en 1981, date du dernier recensement. De cette date à 1990, les estimations ont montré que cette population a presque doublé en passant à 620000 habitants et la même tendance se confirme aux estimations de 2000 et de 2006 où la

population était évaluée respectivement à 1030000 et 1461000 habitants. Le dernier recensement de 2010 fait remarquer qu'en 6ans la population est passée de 1461000 à 1571508 habitants et les travaux réalisés dans le cadre du SDAU (2015) montrent que la population est passée à 1927992 habitants en 5ans. Comme il est démontré la population s'accroît à un rythme accéléré. D'autre part les taches urbaines s'étendent au-delà des limites de la ville comme le montre le tableau n°2.

Tableau n°2 : Evolution de la tache urbaine de 1914 à 1995

Années	Superficie en Hectare
1914	55
1945	380
1952	845
1959	1276
1967	1876
1979	3955
1985	6907
1995	11513

Source : PDU/STCC Rapport d'étude

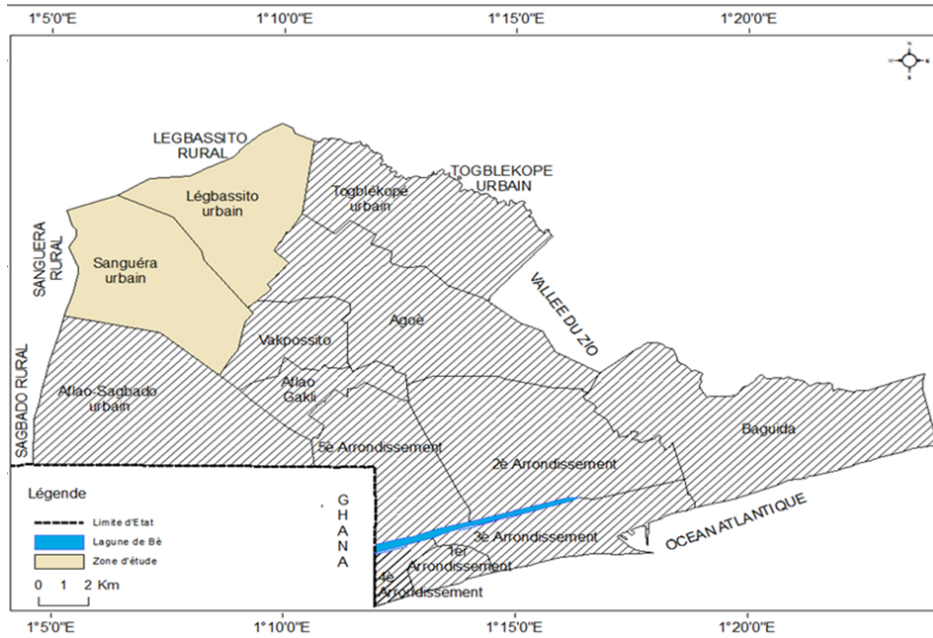
De l'analyse de ce tableau, il ressort que l'expansion spatiale de la ville est une tendance lourde. Selon le SDAU (op.cit), le grand Lomé s'étend sur une superficie de 280km². Cette dynamique socio spatiale à l'œuvre au sein de l'agglomération engendre de nombreuses mutations en termes d'identités spatiales. L'une des plus importantes mutations que connaît l'agglomération est sa structuration qui en donne l'image d'une ville inégalement équipée et déséquilibrée. En effet, Le Grand Lomé

connaît une véritable disjonction des différentes fonctions urbaines. Elle s'éclate en de multiples territoires aux fonctions très différenciées. Ainsi on retrouve dans la structuration de Lomé des grands bassins d'emplois dispersés sur le territoire urbain (GTA, Lomé 2, Hedjranawoé, la zone de l'aéroport, la zone du port et sa zone franche, Dékon, le quartier administratif et la zone du grand marché) et de grands bassins résidentiels comme Légbassito, Sanguéra, Aflao-Gakli, Togblékopé, Baguida (Marguerat,

1997 ; Etoh, 2014 ; SDAU, op.cit). Sur les mutations spatiales ce sont les espaces ruraux autour de la ville aujourd’hui rattrapés par l’urbanisation qui sont les plus touchés. Légbassito et Sanguéra (cf. Carte n°1) sont des

exemples typiques de ce phénomène de boulimie spatiale qui absorbe ces espaces pour en faire des cantons périurbains de l’agglomération du grand Lomé.

Carte n°1 : Carte de localisation des zones d’études



Source : Mawussi A. Claude

Les ressources urbaines absentes dans les deux cantons et qui obligent les résidents à sortir de leurs cantons pour y accéder sont nombreux. Vu que ces espaces ne sont pas suffisamment équipés et restent non intégrés à la ville, la mobilité constitue en dernier recours le moyen pour avoir un “capital spatial” plus large que l’espace de résidence que représentent les deux territoires ici étudiés. Le centre-ville et les centralités émergentes drainent des mobilités quotidiennes centrifuges. Selon Caubel (2006), la mobilité constitue le capital qui permet l’intégration des territoires urbains fragmentés et l’accessibilité. Il est bien clair comme l’a rappelé Rémy(2015), que le besoin

de mobilité est une résultante directe de la morphologie et de la structuration de la ville. Dans les deux cantons, comment et pour quels motifs se déplace-t-on ?

2. Pratique de déplacement à Légbassito et Sanguéra : des droits inégaux à la mobilité ?

2.1. Les motifs des déplacements....

Des loisirs au travail en passant par l’achat, les études etc., les résidents de Légbassito et de Sanguéra se déplacent pour des motifs divers. Le tableau n°3 présente la part des motifs pour lesquels les répondants ont effectué les déplacements.

Tableau 3: Répartition des enquêtés de Légbassito et Sanguéra selon le motif du déplacement

Cantons des motifs déplacements	Légbassito		Sanguéra	
	Effectifs	%	Effectifs	%
Travail	42	32,60	44	37,60
Achat	38	29,50	37	31,60
Etudes/Formations	22	17,10	14	12,00
Démarches administratives	2	1,60	2	1,70

Accompagnement	4	3,10	2	1,70
Santé	7	5,40	3	2,60
Sociabilité	11	8,50	9	7,70
Loisir	2	1,60	1	0,90
Autres	1	0,80	5	4,30
Total	129	100	117	100

Source : Enquête de terrain, juillet 2016

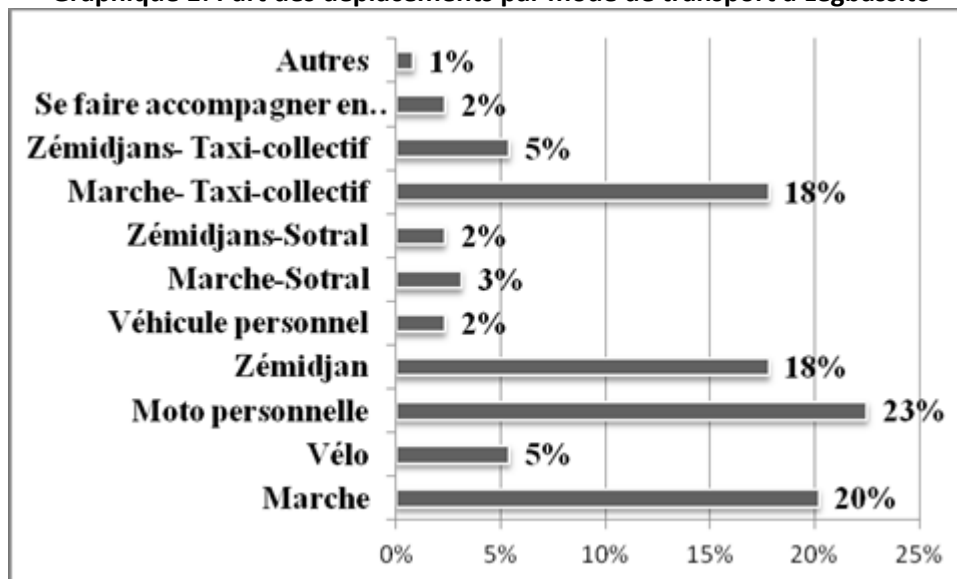
De l'analyse du tableau n°3, on constate que dans les deux cantons, les motifs des déplacements des répondants sont presque équivalents. Se déplacer pour se rendre sur le lieu de travail est le motif le plus représenté. C'est le motif des déplacements de 32,20% des enquêtés de Légbassito et 37,60% de ceux de Sanguéra. Le motif achat vient en second lieu et concerne 29,50% des enquêtés de Légbassito et 31,60% de ceux de Sanguéra. Se rendre à son lieu d'étude constitue le troisième motif pour lequel les répondants effectuent leurs déplacements. C'est le motif de déplacement de 17,10% des enquêtés de Légbassito et de 12% de ceux de Sanguéra. La

sociabilité représente quant à elle le motif des déplacements de 8,50% de répondants de Légbassito et 7,70% de ceux de Sanguéra.

2.2. Part des modes de déplacements utilisés

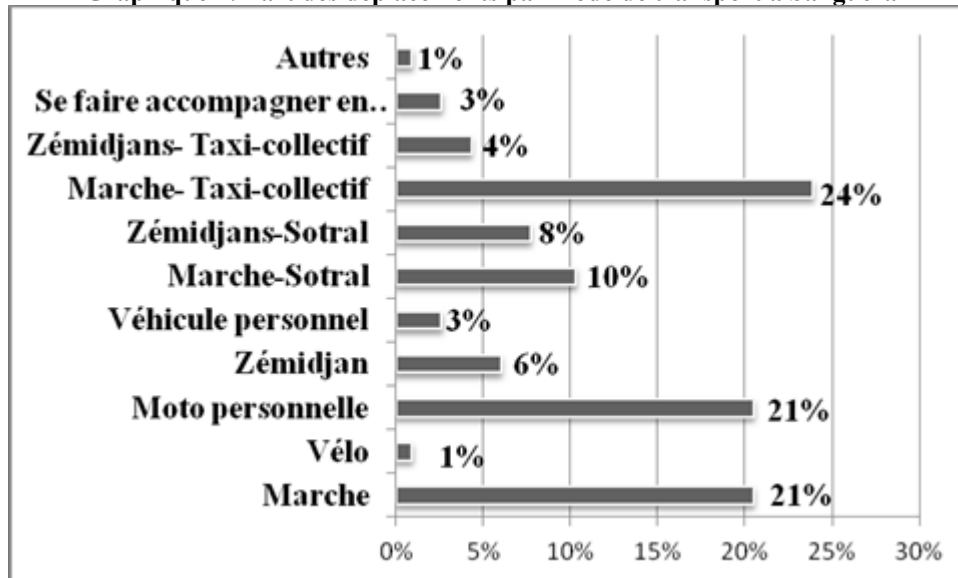
Les modes de déplacements ne sont pas utilisés au même degré par les populations de Légbassito et de Sanguéra qui ont été enquêtées. Si un usage abondant est fait de certains modes (marche par exemple), ce n'est pas le cas des autres modes comme le vélo. Les graphiques n°1 et n°2 présentent la part des moyens de transports dans les déplacements des répondants de Légbassito et de Sanguéra.

Graphique 1: Part des déplacements par mode de transport à Légbassito



Source : Enquête de terrain, juillet 2016

Graphique 2: Part des déplacements par mode de transport à Sanguéra



Source : Enquête de terrain, juillet 2016

D'après l'analyse des graphiques n°1 et n°2, il ressort que la part de beaucoup de modes de transport est équivalente à Sanguéra et à Légbassito. Il n'en demeure pas moins vrai qu'il existe des différences notoires dans l'usage de certains modes de transport. En effet, le Zémidjan est trois fois plus utilisé par les enquêtés de Légbassito (18%) que par ceux de Sanguéra (6%). Cet écart dans l'usage de ce mode de déplacement s'explique par l'absence de la voirie dans le canton de Légbassito. En effet, le Zémidjan étant adapté à la voirie (dégradée, non bitumée), les résidents de Légbassito se rabattent sur ce mode de transport en raison de la non praticabilité de la voirie par les taxis et l'absence de la Sotral. En revanche, la SOTRAL est beaucoup plus utilisée par les répondants de Sanguéra (18%) que par ceux de Légbassito (5%). Cela s'explique comme déjà évoquée par l'absence de la Sotral à Légbassito. Par ailleurs, la quasi absence de l'usage du vélo dépend des représentations sur ce mode de transport. En effet, le vélo est représenté en Afrique comme un mode utilisé par les pauvres (Pochet P., 2003). Cela se conforte par le fait que le croisement du mode de déplacement utilisé et le revenu donne comme résultat qu'à 100% les usagers de vélo ont tous un revenu inférieur à 35000FCFA. Quant à la part infime de l'usage de la voiture personnelle, cela s'explique par le fait que ce mode est encore dans ces deux cantons un

bien hors de portée pour une part importante des enquêtés, un signe extérieur de richesse et un indicateur la réussite sociale (Plat, 2003 ; Diaz Olvera L et al, 2008). Les revenus des usagers des véhicules personnels est à 135000FCFA et au-delà.

La comparaison entre budget transport et revenu des enquêtés montre bien que le budget transport absorbe une grande part des revenus. Pour un usager du bus qui va à son service les cinq jours ouvrables de la semaine et dont le salaire est inférieur à 35000FCFA, le budget transport représente la moitié ou un peu moins de son revenu. Ces salariés comme l'évoque Le Breton (2008), sont "à bout de souffle" car le revenu qui reste pour vivre après le budget transport est insuffisant pour subvenir aux besoins les plus élémentaires.

2.3. Des droits inégaux à la mobilité.

En portant une attention particulière à la proportion des usagers du transport public, on constate que cette offre est sans surprise plus utilisée par les résidents de Sanguéra que ceux de Légbassito. Au-delà d'une simple absence de l'offre de transport à Légbassito, cette différenciation est interprétée en termes de "droit à la mobilité". En effet, si droit à la ville y a, c'est d'abord par le truchement du droit à la mobilité, ce dernier étant un droit générique permettant de jouir des autres droits à la ville (Orfeuill, 2011). De ce point de vue, les résidents de Légbassito n'ont pas le même droit que ceux de Sanguéra.

Conséquence du non aménagement de la route qui mène à Légbassito, ce canton n'est pas desservi par la société de transport public de l'agglomération. La conséquence est que ces résidents se rabattent sur d'autres modes plus coûteux ou développent des stratégies qui sont à classer dans la débrouillardise. Quoi qu'on dise, payer un trajet en bus à 350 F CFA pour se rendre de Sanguéra au centre-ville et payer un trajet en taxi collectif à 700 F CFA pour s'y rendre quand on réside à Légbassito ne correspond pas au même budget transport en fin du mois. De ce point de vue les résidents de Légbassito et de Sanguéra ne sont pas égaux devant le capital-mobilité. Aussi, les pratiques de mobilités laissent voir clairement qu'assurer le droit à la mobilité des résidents des périphéries urbaines c'est d'abord "rapprocher d'eux le goudron". En effet, il est constaté que dans le cas de Légbassito, les taxis collectifs qui sont censés être une alternative lorsque le transport public est inexistant ne jouent pas véritablement leur rôle à cause de l'état du réseau viaire. Les résidents de Légbassito ont un potentiel moindre face à ceux de Sanguéra. Même à Sanguéra, l'observation du nombre de passagers qui sont au-delà de la norme montre bien qu'il y a une population demandeuse de transport en commun et que la société de transport de l'agglomération loméenne ne peut répondre seule à cette demande. Pour cette frange de la population qui en majorité à un revenu bas, ne pas avoir le choix, que d'utiliser la voiture-taxi, laquelle par rapport à son revenu lui revient cher, c'est une atteinte au droit à la mobilité. Ceci dit, face au droit à la mobilité, la différenciation n'existe pas qu'entre les deux cantons mais au

sein d'un même canton. L'insuffisance de l'offre de transport en elle-même est un non-droit à la mobilité et par ricochet à la ville (Bacqué et Fol, 2013). Car selon Caubel (2006), c'est le développement des transports collectifs qui permet aux citoyens les plus démunis de jouir du droit à la mobilité. L'absence d'infrastructures routières à Légbassito constitue une entrave aux mobilités fluides.

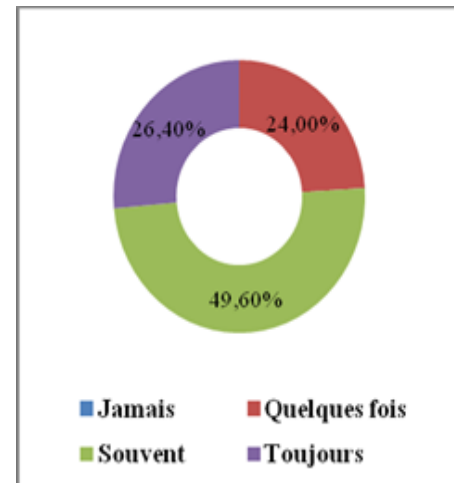
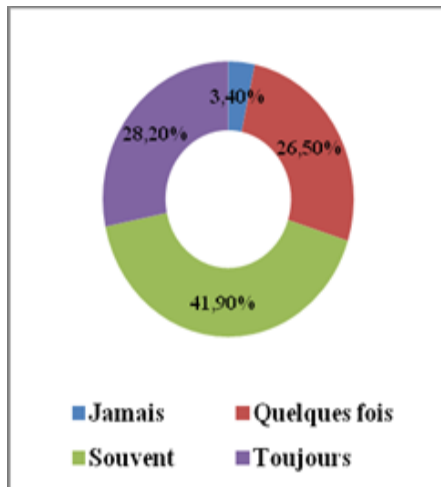
Face à cela, les enquêtés des deux cantons adoptent la double résidence, le covoiturage et l'accompagnement à moto ainsi que l'établissement d'une activité de revenu dans le canton de résidence comme stratégies pour faire face au budget des déplacements très pesants surtout pour les individus à faible revenu. Ces actions loin d'être de simples ingéniosités constituent des stratégies au sens de Crozier & Friedberg (1977) que développent les habitants.

3. Lire les types d'accès aux ressources urbaines du centre-ville et des centralités émergentes sous l'œil de l'inégalité et de l'injustice spatiale.

3.1. De d'accès différenciés aux ressources urbaines....

Comme évoqué dans la première partie de cet article, l'accès à certaines ressources urbaines demandent que les résidents des deux cantons étudiés se rendent au centre-ville ou dans les centralités émergentes. Or, comme nous venons de le voir, les citoyens ne sont pas tous égaux devant le droit à la mobilité. Dans ses conditions, quel type d'accès les résidents de Légbassito et de Sanguéra ont aux ressources urbaines ?

Graphique 3: Répartition des enquêtés de Légbassito et de Sanguéra selon le type d'accès aux ressources urbaines



Source : Enquête de terrain, juillet 2016

De l'analyse de ces graphiques, il ressort que si certains ont toujours accès aux ressources urbaines qui se localisent au centre-ville, d'autres n'ont accès que quelquefois et d'autres encore n'y ont jamais accès. A Légbassito, 26,40% des répondants ont toujours accès aux ressources urbaines. C'est aussi le cas de 28,20% des enquêtés de Sanguéra. La proportion des enquêtés ayant souvent eu accès aux ressources urbaines est de 49,60% à Légbassito et de 41,90% à Sanguéra. Aussi, 24% des enquêtés de Légbassito et 26,50% de ceux de Sanguéra, quand ils en ont besoin n'ont accès aux ressources urbaines du centre-ville que quelquefois. Ces derniers sont à classer dans des immobiles. Même si quelque fois ils ont accès à la ville, ce droit, ce potentiel ne leur est pas acquis. Au vue de ces données, il n'apparaît pas de fortes différenciations dans les accès des résidents aux ressources urbaines du centre-ville. Mais l'influence de certaines variables sur les accès des résidents aux ressources est révélatrice. En effet, l'accès aux ressources urbaines du centre-ville est fonction de la possession des moyens de transport et des revenus. En croisant ces deux variables avec le type d'accès, on se rend compte que ce qui ont toujours et souvent accès aux ressources du centre-ville et des centralités émergentes possèdent un moyen de transport ou ont un revenu supérieur à 350000FCFA. Ces deux éléments ressortent

comme les déterminants principaux de l'accès aux ressources urbaines.

3.2 Au non droit à la ville et à l'injustice spatiale

La question de l'accès différencié aux ressources urbaines peut être analysée à l'aune de plusieurs théories. Pour ma part, je choisis de lire cette réalité grâce aux modèles du droit à la ville (Lefebvre, 2009) et à celui de l'injustice spatiale. Lefebvre postule que tous les citoyens peu importe leur localisation sur le territoire urbain doivent avoir droit non seulement aux ressources urbaines mais aussi un accès à la centralité et aux ressources de cette centralité (Lefebvre, 2009). Quant à la théorie de l'injustice spatiale forgée sur le principe d'équité (Rawls, 1971), abordé en termes de répartition spatiale des ressources, elle renvoie à un traitement égal des différents territoires urbains et à la territorialisation des aménagements et équipements urbains en vue de réduire les inégalités qui existent entre les territoires (Lambony (2009, 2014) et Bret (2009).

Au regard de ces principes, est-il possible de dire que les résidents des deux cantons au même titre jouissent ils du même droit à la ville ? Si non, cette situation est-elle une inégalité territoriale ? En quoi cela peut-il être interprété comme une injustice ?

Aussi bien à Légbassito qu'à Sanguéra, les résidents enquêtés n'ont pas tous les services sur le territoire résidentiel. Ceci dénote d'une

territorialisation inégale des politiques d'aménagement et d'équipements des secteurs de la ville en équipements sociaux collectifs et en services administratifs. Depuis plusieurs années déjà, les quartiers centraux et péri-centraux dans un élan « d'urbanisme de rattrapage » sont la cible d'importants aménagements. Dans les périphéries comme Sanguéra et Légbassito on ne voit pas grand-chose. Ces façons différenciées d'aménager et d'équiper la ville contribuent à exacerber les écarts qui existent déjà entre les territoires centraux et les territoires périphériques. Certes, depuis quelques mois l'axe qui relie Agoèniève à Légbassito est en cours de construction mais le chantier traîne. Au-delà de ce fait, la non-effectivité de la centralisation qui est due aux facteurs principalement politiques entraîne l'absence d'une administration locale à même de prendre en charge les difficultés de ces territoires (Gudo, 2014). C'est avant tout, comme nous l'avons évoquée plus haut une contradiction des temporalités de la production ascendante et descendante de la ville. En conséquence, les populations sont toujours obligées de dépenser une part importante de leurs revenus pour se déplacer et avoir accès aux ressources qui se situent tant au centre-ville que dans les centralités émergentes. Cette façon de produire la ville conduit à une fragmentation urbaine (Navez-Bouchanine, 2002). En effet, une ville où certains territoires sont nantis d'équipements et pas d'autres est une ville fragmentée car cela produit des territoires non intégrés sur le point de vue des services et des biens de la ville conduisant à des accès inégaux aux ressources. Ces inégalités générées par la façon dont la ville est produite par le haut ne sont pas perçues par les populations comme de simples inégalités. Bien plus, elles sont vues et exprimées par les habitants de Sanguéra et de Légbassito comme une injustice. Interrogé à ce propos, 70,50% des enquêtés de Légbassito et 74,40% de ceux de Sanguéra ont déclaré que l'accès différencié aux ressources urbaines et le non accès constituent une injustice spatiale. L'extrait d'entretien reporté ici est révélateur.

« Ils ont fait de nous des "testicules de cochon"¹». Ici c'est aussi la ville mais c'est difficilement qu'on arrive à avoir accès aux services. Je suis obligé chaque fin du mois de me rendre jusqu'au centre-ville pour prendre mon salaire parce qu'il n'y a pas l'agence de ma banque ici. Chaque semaine je suis obligé de me rendre à Tokoin pour me faire faire la dialyse. Sanguéra est grand maintenant pourquoi ne pas nous construire un hôpital digne de ce nom ? Nous, nous ne sommes pas des citoyens ? L'Etat ne se préoccupe pas de nous. ». Entretien N° 13 réalisé par nous-mêmes à Sanguéra le 16/07/2016

Ce verbatim témoigne du sentiment qu'ont les résidents d'être méprisés et abandonnés par l'Etat. Pour cet enquêté, c'est le fait que certains espaces jouissent d'aménagements, d'équipements ainsi que des services et pas d'autres qui est producteur d'injustices. C'est de l'injustice générée par la territorialisation des aménagements et des politiques d'équipements dont il est question : « l'injustice socio spatiale se manifeste par l'inégale répartition spatiale des ressources urbaines » (Biakouyé et al, 2014: 97). D'un canton à l'autre et au sein même des cantons les résidents ne sont pas égaux devant le droit à la ville et le droit à la mobilité. Les autorités de l'agglomération dans la distribution/répartition des ressources ne respectent véritablement pas le principe du Maximin (Rawls, 1971) qui est censé donner plus à ceux qui ont moins afin d'atténuer les différenciations qui s'observent dans la distribution des ressources dans les différents territoires urbains. Selon Bacqué et Fol (2013), l'immobilité et le confinement spatial qui touche une proportion non moins importante des enquêtes induisent des inégalités socio-spatiales et des injustices. Comme on le voit, l'équité et le traitement égal des différents territoires des villes comme éléments de production de la ville juste (Bret, 2009) ; Rawls (1971) ne sont pas de règle. Cela donne au Grand Lomé l'image d'une « ville injuste » où les périphéries à des degrés divers sont les "tiers-territoires".

Bilan conclusif

¹ C'est relégué au second plan, ne pas accorder d'importance ou oublier

Au début de cette recherche, notre préoccupation était de savoir en quoi les accès différenciés aux ressources urbaines par la mobilité et l'insularité sont-ils producteurs d'injustice spatiale? Il ressort avant tout que le problème de la mobilité est engendré par la configuration urbaine qui spécialise les territoires urbains et éparpille les biens sociaux sur l'ensemble de l'agglomération rendant nécessaire des déplacements pour accéder aux dits biens que je désigne dans cette recherche par « ressources urbaines ». Face à une morphologie urbaine qui génère un besoin de mobilité, tous les citoyens ne sont pas au même titre outillés pour y faire face. Tandis que les résidents de Sanguéra ont accès au transport public, ce n'est pas le cas pour ceux de Légbassito. Et cette différenciation est source des inégalités face à la mobilité. Pour contourner ou mieux surmonter les inégalités de droit à la mobilité, les citoyens développent des stratégies (covoiturage, bi résidence, etc.) pour sortir de l'insularité. Malgré tout, les citoyens n'ont pas tous accès aux ressources du centre-ville et des centralités émergentes. Pour le fait que ces accès différenciés aux ressources urbaines ne dépendent pas seulement des déterminants conjoncturels (revenue, possession de moyens de transport) mais surtout des déterminants structurels (aménagement des routes, non desserte de certains territoires en transports publics) résultant de la production par le haut de la ville, ils sont perçus par les citoyens non seulement comme de l'inégalité mais comme de l'injustice spatiale. Dans ces conditions, l'objectif de ville durable (inclusive et juste) n'est pas facile à atteindre. C'est dire qu'en soi l'urbanisation n'est ni un piège ni une opportunité. Tout dépend de comment cette urbanisation est pensée, anticipée et planifiée.

Bibliographie

Agetur-Togo, (2015), *Elaboration du schéma d'Aménagement et d'urbanisme (SDAU) du Grand Lomé*, Lomé, Agetur-Togo.

Aholou C C., (2007), « Proximité spatiale et diffusion des modes de vie : les taxis-motos de Cotonou et Lomé » in Gervais-Lambony Ph., Nyassogbo G K., (éds) 2007 : Lomé.

Dynamiques d'une ville africaine, Paris, Karthala, pp.233-250.

Aholou C C., (2008), *Proximité spatiale, distances socio-culturelles à Cotonou (Bénin) et à Lomé (Togo). Etude comparative*, Université Paris X Nanterre (Paris ouest).

Aholou C C., (2015), « Éducation à la recherche et à la production de savoirs sur les villes d'Afrique francophone : Question d'approche comparative ? », *Educom, n°005*, (CEROCE), l'Université de Lomé, pp 95-119.

Ascher F., (1998), « Les institutions des villes face à trois dynamiques urbaines : la vitesse, la spécialisation et l'autonomie », in N. May, P. Veltz, J. Landieu, T. Spector (dirs.), *La ville éclatée*, Paris, Editions de l'Aube, pp. 81-91.

Bacqué M-H et Fol S., (2013), « l'immobilité, facteur d'injustice ? » in Fol S., Lehman-Frisch S., Morange M.(Eds), *Ségrégation et justice spatiale*, Paris, Presse universitaire de Paris Ouest, pp. 315-332.

Biakouye Kodjo., (2014), « *Lomé au-delà de Lomé. Étalement urbain et territoires dans une métropole d'Afrique sud-saharienne* », Thèse pour l'obtention du doctorat unique de géographie des Universités de Lomé (Togo) et de Paris Ouest Nanterre La Défense (France), 421 p.

Biakouye K. et al., (2014), « Services urbains, territorialisation des politiques urbaines et justice spatiale », in Gervais-Lambony P. et al(Dirs), *La justice spatiale et la ville, Regards du sud*, Paris, Karthala, pp 97-112.

Bret B., (2009), « Interpréter les inégalités socio-spatiales à la lumière de la Théorie de la Justice de John Rawls », *Annales de géographie* 2009/1 (n° 665-666), p. 16-34. DOI 10.3917/ag.665.0016 Document téléchargé depuis www.cairn.info - - - 197.148.106.226 - 27/10/2016 13h36. © Armand Colin

Crozier M. et Friedberg E., (1977), *l'acteur et le système*, Paris, Seuil.

David C., (2006), Réduire les disparités territoriales et sociales d'accès à la ville. Une réponse concrète, mais imparfaite, par les transports collectifs.. XIIème Colloque de l'ASRDLF - XIIème Colloque du GREBAM - Sfax - 4-6 septembre 2006 "Développement local, Compétitivité et attractivité des

territoires", 2006, pp.21. <halshs-00095755>, document généré le 09 juillet 2015.

Diaz O L ; Plat D ; Pochet Pa., (2008), « Logiques d'usage et formes d'appropriation de la voiture en Afrique subsaharienne », in F. Clochard, A. Rocci, S. Vincent (éds.), *Automobilités et altermobilités. Quels changements?*, Paris, L'Harmattan, pp. 199-211.

Détienne M., (2000), *Comparer l'incomparable*, Paris, Seuil.

Edoh K., (2014), « *Croissance urbaine et mobilité domicile-travail dans les métropoles d'Afrique subsaharienne : le cas des actifs du « Grand Lomé » au Togo* » Thèse pour l'obtention du doctorat unique de géographie des Universités de Lomé (Togo), 363p.

Fol S., (2009), *La mobilité des pauvres. Pratiques d'habitants et politiques publiques*, Paris, Belin.

Gervais L P., (1994), *De Lomé à Harare : le fait citadin : le fait citadin. Images et pratiques des villes africaines*, Paris, Karthala-IFRA.

Gervais L P., (2003), « Quelques remarques générales sur la comparaison en sciences sociales en général, et en géographie en particulier », in Gervais-Lambony Ph., Landy F., Oldfield S.(éd), *Espaces arc-en-ciel. Identités et territoires en Afrique du sud et en Inde*, Paris, Karthala, pp 29-40.

Gervais L P ; Dufaux F., (2009), « Justice... spatiale ! », *Annales de géographie*, 2009/1 n° 665-666, pp. 3-15. DOI : 10.3917/ag.665.0003.

Gervais-Lambony Philippe. et al, (2014), *La justice spatiale et la ville. Regards du sud*, Paris, Karthala.

Grawitz M., (2001), *Méthodes de recherche en sciences sociales*, Paris, Dalloz.

Guézéré A., (2008): *Oléyia (taxi moto): acteurs et usagers d'un mode de transport artisanal récent à Lomé*, thèse de doctorat de Géographie, Université de Lomé, 457 p.

Guézéré A., (2011), « L'obsession d'habiter sa propre maison à Lomé : quel impact sur la dynamique spatiale ? », *Les Cahiers d'Outre-Mer* [En ligne], 256 | Octobre-Décembre 2011, mis en ligne le 01 octobre 2014, consulté le 24 avril 2015. URL : <http://com.revues.org/6443> ; DOI : 10.4000/com.6443

Gudo A., (2014), « *Décentralisation et responsabilité des populations à la base : cas de Lomé commune* », Mémoire de Master en Sociologie, Université de Lomé.

Jaglin S., (1991), *Pouvoirs urbains et gestions partagées à Ouagadougou. Equipement et services de proximité. Tome III*, Thèse unique de Doctorat en urbanisme et Aménagement, Université Paris VIII.

Kaufmann V ; Jemelin C., (2004), « La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ? », Ecole polytechnique fédérale de lausanne (epfl) laboratoire de sociologie urbaine (lasur), Lausanne. 0119 Document téléchargé depuis www.google.com - - - 08/01/2016 17h14.

Le Breton E., (2008), *domicile-travail, les salariés à bout de souffle*, Paris, les carnets de l'info.

Le Bris E., (1987), Usages d'espaces et dynamique du front d'urbanisation dans les quartiers périphériques de Lomé. In: *Famille et résidence dans les villes africaines (Dakar, Bamako, Saint-Louis, Lomé)*, Paris, L'Harmattan, pp. 13-70.

Lefebvre H., (2009), *Le droit à la ville*, Paris ,3è édition, Economica-Anthropos.

Marguerat Y., (1997b), « La répartition spatiale de l'emploi moderne à Lomé ». In : Gayibor N., Marguerat Y. & Nyassogbo K. (ss. dir. de), 1998 : *Le centenaire de Lomé, capitale du Togo (1897-1997)*. Lomé : Coll. « Patrimoines », Presses de l'Université du Bénin, p. 377-398.

Orfeuil J-P, « La mobilité, nouvelle question sociale ? », *Sociologies* [En ligne], Dossiers, Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques, mis en ligne le 27 décembre 2010, consulté le 18 mars 2016. URL : <http://sociologies.revues.org/3321>

Plat D., (2003), « V comme Voiture ou le rêve contrarié », in Godard X. *Les transports et la ville au sud du Sahara, Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Karthala, pp.357-364.

Pochet P., (2003), « V comme Vélo ou le grand absent des capitales africaines » in Godard X. *Les transports et la ville au sud du Sahara, Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Karthala, pp.343-355.

Rawls J., (1971), *Théorie de la justice*, Paris, Seuil, 1997 pour l'Édition française.
Rémy J., (2015), « *L'espace, un objet central de la sociologie* », Toulouse, Erès.

République Togolaise, (2010), *Rapport définitif du 4ème Recensement de la population et de l'habitat*, DGSCN.
Urry J., (2005), *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, Paris, Armand colin.