Variations des prix des produits pétroliers et stratégies de mobilité dans le grand Lomé (Togo)

DETCHINLI Agbon'sou Carlos
Université de Lomé
acdetch@gmail.com

ADJAYI Komi Arsène Fulbert
Université de Lomé
fulbert.adjayi20@gmail.com

Résumé
Le pétrole, dans sa composante, est une matière très vitale mais sa maîtrise en termes de prix demeure un défi. Comme sources d'énergie, sa volatilité rend les systèmes de mobilité urbaine vulnérables surtout dans les pays africains. Au Togo, la situation n'est pas différente. L'objectif recherché à travers cet article est de déterminer comment les loméens arrivent-ils à assumer leur mobilité quotidienne face à la hausse des prix des produits pétroliers ? Cette recherche, en optant pour une approche mixte (quantitative et qualitative) a touché en tout 138 enquêtés dont 130 pour le quantitatif et 08 entretiens qualitatifs. Les résultats obtenus ont révélé que les usagers des dérivés du pétrole en période de la hausse des prix ont adopté des stratégies de mobilité résiliente et adaptative allant d'un arrangement des habitudes de déplacement aux stratégies de réduction du poste de consommation « carburant » en passant par les choix rationnels de déplacement. En effet, la mobilité dans son ensemble nécessite une politique de restructuration adaptée et surtout dans une transition des énergies, elle doit être durable.

Mots-clés : Pétrole, mobilité, stratégies, grand Lomé, Togo.

Abstract

Oil, in its component, is a very vital material, but controlling its price remains a challenge. As an energy source, its volatility makes urban mobility systems vulnerable, especially in African countries. In Togo, the situation is no different. The aim of this article is to determine how Lomé residents manage their daily mobility in the face of rising oil prices. This research, using a mixed approach (quantitative and qualitative), involved a total of 138 respondents, including 130 for the quantitative part and eight for the qualitative interviews. The results revealed that users of petroleum products during periods of price increases adopted resilient and adaptive mobility strategies ranging from adjusting travel habits to strategies for reducing fuel consumption, including rational travel choices. Indeed, mobility as a whole requires an restructuring policy and, above all, in the context of energy transition, it must be sustainable.

Keywords: Oil, mobility, strategies, Greater Lomé, Togo

Introduction

Le pétrole, dans sa composante, est une matière très vitale et représente un enjeu de conflits sociaux. En Afrique, dans la production du pétrole, c'est le Nigeria qui passe en tête devant l'Angola et l'Algérie. Le Togo ne produit pas de pétrole. Il en importe pour couvrir ses besoins. Pour l'heure, ce sont des travaux d'exploration en cours et des travaux sismiques réalisés en *offshore* sur toute la côte par Eni, une société italienne, qui ont révélé des zones favorables à une exploitation industrielle depuis 2010. En janvier 2013, cette société a

Numéros 10 & 11, décembre 2025
ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org

annoncé débuter le forage d'un bloc de pétrole *offshore* dont le résultat reste inconnu (K. Claire et V. Margaux, 2014, p : 12). En analysant le secteur de l'énergie, on observe que le Togo reste très sensible aux fluctuations des prix des produits pétroliers. Il est ainsi dépendant d'autant que la demande en consommation croît régulièrement (PND, 2018, p : 27). Or, le pétrole joue un rôle important dans le produit intérieur brut (PIB) du pays.
D'après P. Artus et *al*, (2010, p : 18), « le pétrole reste aujourd'hui le carburant pratiquement exclusif utilisé pour les transports ». Aussi, le secteur de transport constitue, selon les prévisions de l'Agence Internationale de l'Energie (AIE, 2023), le facteur explicatif de la croissance de la demande des produits pétroliers (P. Artus et *al*, 2010, p : 39). Sa particularité fondamentale est qu'il est la source quasi unique de carburants pour les voitures, les camions et les avions. Sans pétrole, l'activité économique s'arrête. Il est une ressource vitale pour les États et sa gestion, son coût, sa consommation varient d'un pays à un autre.

En effet, qu'on soit ingénieur, économiste, géographe et bien évidemment sociologue, la hausse des prix pétroliers reste un sujet de réflexion important qui engage le développement socioéconomique d'un pays. Selon J. Acalin (2014, p : 3), la hausse du prix du pétrole augmente le prix des consommations intermédiaires et affecte négativement la production. De même, cette montée des prix du pétrole se répercute indirectement sur la fabrication de biens manufacturés et sur le prix final du bien ou du service acheté. Ces effets indirects imputent largement le pouvoir d'achat des consommateurs (P. Hebel et *al*, 2005, p : 90).

Au Togo, le problème de la hausse des prix des produits pétroliers se constate avec une dynamique inquiétante. L'encadré ci-dessous retrace, brièvement, cette évolution.

Encadré 1 : Évolution des prix des produits pétroliers au Togo

De 2016 à 2024, voici les variations des prix des produits pétroliers au Togo :

- Une nouvelle diminution des prix des produits pétroliers est annoncée à la pompe à partir du mercredi 25 mai 2016 à 00 heure. […] le super sans plomb se vendra désormais à 452 francs CFA contre 471 francs CFA. Le pétrole lampant est désormais à 403 francs CFA contre 424 francs CFA. Le gas-oil est à 455 francs CFA au lieu de 518 francs CFA. (Extrait du communiqué du gouvernement togolais, 24 mai 2016, Togo breaking new).

- À partir de mardi 19 juillet 2022, les prix des carburants à la pompe sont les suivant : le prix du litre de l'essence Super est désormais fixé à 700 F CFA contre 625 F CFA auparavant, soit une hausse de 12% ; le prix du gaz-oil connaît une hausse de 20% et s'établit à 800 FCFA le litre. Quant au pétrole lampant, le litre sera vendu désormais à 650 FCFA contre 580 FCFA auparavant. (Extrait du communiqué du gouvernement togolais, 19 juillet 2022, VOA Afrique).

- Les nouveaux prix sont fixés par l'arrêté interministériel n° 035/MCACL/MEF/MMRE du 09 décembre 2024 comme suit : le gas-oil : 695 F CFA/litre, soit une diminution de 80 F CFA/litre ; Super sans plomb est de 680 francs CFA/litre soit une diminution de 20 F CFA/litre ; le mélange 2 temps est de 769 francs CFA/litre, soit une diminution de 19 F CFA/litre et le pétrole lampant est de 650 francs CFA/litre. (Portail officiel de la république du Togo, 10 décembre 2024).

Ces extraits de variations de prix pétroliers reconfigurent les interactions spatiales et sociales. Évidemment, la flambée dynamique des prix des produits pétroliers limite le pouvoir d'achat des citadins et entraine l'augmentation informelle des prix des transports, des denrées alimentaires et d'autres produits de première nécessité. En effet, l'Etat n'a pas un contrôle institutionnel sur la fixation des prix des produits de consommation.

Numéros 10 & 11, décembre 2025
ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org

En abordant le volet transport, on a constaté que le loméen, face à la hausse du prix pétrolier, subit une crise de mobilité silencieuse. Cette observation est partagée par C. Enaux et *al*, (2011) qui parlent plutôt des mobilités urbaines éprouvantes. En guise de précision, ils rappellent :

> Premièrement, la grande majorité des actifs travaillent en dehors de leur domicile, leur mobilité est largement contrainte par l'emploi. Deuxièmement, les rythmes de l'obligation scolaire constituent une autre dimension très contraignante pour de nombreux ménages et scandent de manière remarquable leurs déplacements quotidiens. Troisièmement, l'accès spatial aux consommations, entendues au sens large comme usages « libres » de fournitures de services (commerces, services administratifs, loisirs, activités culturelles, tourisme, etc.), est fortement structuré par les localisations et les temporalités de ces services (C. Enaux et *al*, 2011, p : 2).

Lomé est une ville-capitale, politique et commerciale avec une forte concentration d'hommes. Selon le cinquième recensement de la population et de l'habitat de 2022 (RGPH-5, 2022), le grand Lomé renferme 27 % de la population totale du pays estimée à 8 095 498 habitants, donc plus peuplée que toutes les autres villes[1] du pays. Cette explosion démographique, couplée de l'extension spatiale, tend à impliquer pour les citadins un allongement des distances à parcourir et surtout dans un contexte d'une forte utilisation de transports motorisés (World Bank, 2000). Selon L. D. Olvera et *al*, (2004) cité par A. C. Mawussi(2017, p : 8), l'éclatement entre zones de résidences et lieux de concentrations des emplois en ville accroît la nécessité de recourir à des déplacements quotidiens en mode motorisé, plus longs et plus coûteux.

Le diagnostic du secteur de l'habitat et du développement urbain établi par le ministère de l'urbanisme et de l'habitat montre que la multipolarité des activités à Lomé favorise les phénomènes de « pérégrination urbaine ». Habiter dans un lieu, travailler dans un autre, consommer dans un troisième, se divertir dans un quatrième, etc. concourent à des trajectoires de déplacements plus « zigzagantes » (PNHDU, 2014, p : 14). Ces prédominances de déplacements liés au travail et à l'achat en mouvement pendulaire entre les zones périphériques et la capitale s'expliquent par la concentration des services administratifs et des activités économiques au centre-ville. Par conséquent, toutes ces mobilités demandent une certaine capacité à s'approvisionner en carburant, surtout pour ceux qui se déplacent en mode motorisé, véhiculé. Mieux, pour se déplacer à moto et à voiture, il faut se doter de carburant et quand son prix suit une tendance haussière, la frustration sociale se constate avec évidence.

Indéniablement, les loméens subissent les mutations des prix et toutes leurs conséquences. Face à ces situations, ils sont contraints à développer des stratégies à différents niveaux pour amoindrir le choc. En effet, il est observé qu'en dépit de ces augmentations dynamiques des prix des produits pétroliers, les loméens continuent d'assumer leur mobilité quotidienne. Eu égard à de tel constat, la question suivante est posée : comment les loméens arrivent-ils à assumer leur mobilité quotidienne face à la hausse des prix des produits pétroliers ? Pour répondre à cette interrogation, la proposition heuristique suivante est avancée : « les loméens,

[1] Regroupant les préfectures du Golfe et d'Agoè-Nyivé, le Grand Lomé est naturellement la plus peuplée du pays, avec 2.188.376 habitants. Suivent respectivement les Plateaux (1.635.946), la Maritime (1.346.615), les Savanes (1.143.520), la Kara (985.512) et enfin la Centrale (795.529).
(Source : https://www.republiquetogolaise.com/gestion-publique/0404-7907-au-togo-8-095-498-habitants-recenses#:~:text=La%20population%20du%20Togo%20est%20r%C3%A9partie%20par,la%20r%C3%A9gion%20la%20plus%20peupl%C3%A9e%20du%20pays ; Consulté le 26.11.2025).

Numéros 10 & 11, décembre 2025
ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org

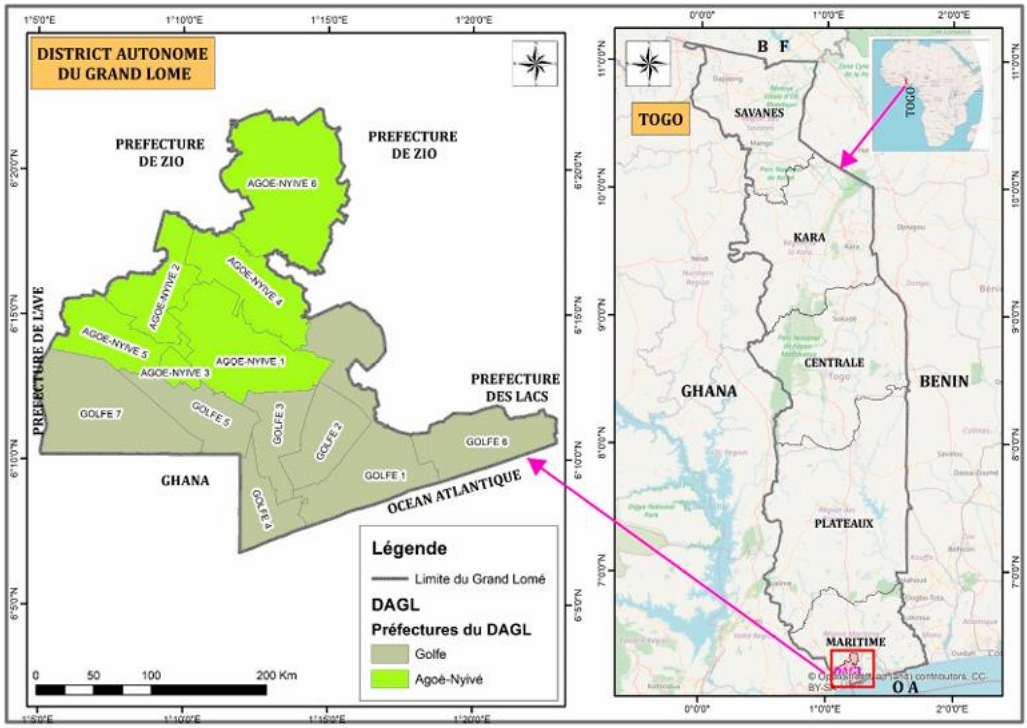
face à la hausse des prix des produits pétroliers, adoptent des stratégies de mobilité résilientes ». En s'appuyant sur les théories de la consommation de S. Jevons, (1871) A. Marshall (1890) et L. Walras (1874) et de l'analyse stratégique de M. Crozier (1997), cet article analyse les stratégies de mobilité des loméens face à l'augmentation des prix des produits pétroliers. L'atteinte de cet objectif a conduit à une méthodologie de travail.

1. Présentation physique du grand Lomé

Le grand Lomé est un territoire métropolitain largement urbanisé, formé à partir de plusieurs entités administratives et d'une multitude d'espaces géographiques au vécu urbain divers (K. R. Anoumou, 2017, p : 11).

En 2017, le gouvernement togolais a défini, dans le cadre de la décentralisation, par Décret N° 2017-131 /PR du 15/11/17, le ressort territorial et le chef-lieu des communes des Régions Maritime, en particulier dans les préfectures d'Agoè-Nyivé et du Golfe, subdivisées respectivement en six et sept communes : communes d'Agoè-Nyivé 1 (Agoè-Nyivé), d'Agoè-Nyivé 2 (Légbassito), d'Agoè-Nyivé 3 (Vakpossito), d'Agoè-Nyivé 4 (Togblé), d'Agoè-Nyivé 5 (Zanguéra), d'Agoè-Nyivé 6 (Adétikopé), de Golfe 1 (Bè-Est), de Golfe 2 (Bè-Centre), de Golfe 3 (Bè-Ouest), de Golfe 4 (Amoutivé), de Golfe 5 (Aflao-Gakli), de Golfe 6 (Baguida), et de Golfe 7 (Aflao-Sagbado). À cet effet, les nouveaux territoires urbanisés ont fait de « Lomé » le « grand Lomé ». Comme ville-capitale, il joue les fonctions économiques, infrastructurelles, institutionnelles, politiques, sociales, etc. Fort de sa centralité et de son attractivité, plusieurs citadins sont à la quête de travail et de bien-être social (K.S. Atchon et K. A. F. Adjayi, 2024, p : 226).

Carte 1 : Présentation géographique du grand Lomé



Source **:** Localisation de la zone d'étude grand Lomé (Togo), avec indication des communes et préfectures. Google Earth, 2025, adapté par K. R. Anoumou, juillet 2025.

Numéros 10 & 11, décembre 2025
ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org

2. Matériels et méthodes

Dans le cadre de cette recherche, les méthodes quantitative et qualitative ont été privilégiées. Concernant l'approche qualitative, elle a permis de comprendre le vécu des loméens et d'analyser les stratégies de mobilité adoptées face à l'augmentation des prix des produits pétroliers.
Quant à la méthode quantitative, elle a permis d'avoir des données statistiques de terrain qui ont été analysées pour déduire des liens de causalité entre les variables. Dans la pratique, elle a permis d'établir la relation entre la hausse des prix des produits pétroliers et les stratégies de mobilité résiliente développées par les loméens.
Les acteurs ciblés pour l'enquête quantitative ont été principalement : (i) les consommateurs directs (propriétaires et utilisateurs d'engins fonctionnant à base d'un dérivé de pétrole), (ii) les consommateurs intermédiaires (commerçants, passagers) et (iii) les consommateurs finaux (ménages).
Ces types d'acteurs sont choisis car, ils constituent les cibles privilégiées qui subissent directement et indirectement les conséquences de la hausse des prix des produits pétroliers.

En l'absence de base de données renseignant sur les consommateurs directs, intermédiaires et finaux des produits pétroliers, la technique aléatoire stratifiée par graduation a été choisie. Cette technique a consisté à construire graduellement un échantillon en utilisant des références obtenues des premiers répondants. Sur chaque terrain, le chiffre zéro (0) désigne la personne ressource et *n* la saturation de l'échantillon

Tableau 1 : Effectif quantitatif des enquêtés

Communes d'enquête	Effectifs enquêtés
Golfe 1	32
Golfe 3	17
Golfe 4	35
Golfe 6	20
Golfe 7	13
Agoè-Nyivé 1	13
TOTAL	**130**

Source : Données de terrain, août 2020

En somme, la taille de l'échantillon quantitatif est de 130.
Concernant l'enquête qualitative, l'effectif suivant a été interrogé :

Tableau 2 : Effectifs des personnes interrogées lors de l'enquête qualitative

Catégories d'enquêtés	Effectifs
Les organisations de défenses des droits de consommateur	5
Ministère de l'énergie et des ressources minières	1
Ministère du transport et des infrastructures routières	1
Ministère de l'économie et des finances	1
TOTAL	**8**

Source : Enquête de terrain, août 2025

Les différents acteurs sus-évoqués sont des personnes ressources qui ont une connaissance approfondie du sujet de la recherche. Ils nous ont fournis des informations importantes sur le pétrole comme ressource naturelle, son exploitation, sa gestion et sa commercialisation.

Numéros 10 & 11, décembre 2025
ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org

Aussi, nous ont-ils permis de cerner les circuits de vente et les conditions de fixation des prix des produits pétroliers. Bien évidemment, leur choix a été fait suivant une technique raisonnée.

2.1. Quelles techniques d'échantillonnage pour interroger les cibles ?

Pour interroger la cible quantitative, l'échantillonnage aléatoire a été privilégié puis stratifié. Nous avons tenu pour la population d'enquête l'agglomération du grand Lomé en choisissant un ensemble de ménages par zone de concentration d'humains d'une part (quartiers d'Adawlato, d'Assivito et de Dékon pour le centre-ville ; quartiers d'Amoutiévé, de Bè et de Gbadago pour le péricentre et d'Agoè-Nyivé, de Baguida et de Sagbado pour la périphérie urbaine) et des zones d'affluence telles que les stations, les garages, les écoles et les marchés dans les communes d'Agoè-Nyivé et du Golfe (personnes actives et mobiles sur leurs pratiques de déplacements actuelles) d'autre part.

L'ensemble des ménages choisis est défini selon les catégories de ménages. En effet, les ménages n'étant pas tous exposés de la même façon à une hausse des prix des carburants, une distinction semble importante. Selon la littérature, nous distinguons *a priori* (i) les assignés territoriaux[2], (ii) les ménages vulnérables et (iii) les ménages aisés ou très mobiles.
Pour le compte de cette recherche, nous avons exclu les assignés territoriaux parce qu'ils se déplacent très peu. Une forte évolution des prix des carburants n'aura pas forcément d'impacts sur leur mobilité puisque leurs déplacements sont déjà très réduits.
Ainsi, la décision a été prise de se concentrer sur les ménages mobiles et sur les ménages vulnérables, qui nous semblent plus aptes à nous apporter des éléments de réponses. Au sein de ces deux catégories, l'accent a été mis sur le caractère actif des individus interrogés. En effet, les actifs sont davantage touchés par des phénomènes de hausse de prix des carburants. Ils sont ainsi soumis à une mobilité plus contrainte, avec des déplacements pendulaires plus importants et une dépendance plus accentuée à la voiture. Vu les enjeux de la recherche, l'âge minimum de la population d'enquête est de 18 ans.

Concernant l'approche qualitative, les acteurs privilégiés ont fait l'objet d'un choix raisonné. En parlant du caractère raisonné, ils ont été privilégiés par rapport à leur connaissance du sujet de la recherche.

Conformément aux approches méthodologiques choisies, les techniques de collecte d'information et les outils associés sont présentés dans le tableau suivant :

Tableau 3 : Tableau synoptique des techniques et outils de collecte des données

Techniques de collecte	**Outils correspondants**
Recherche documentaire	Grille ou fiche de lecture
Administration du questionnaire	Questionnaire
Entretien individuel	Guide d'entretien

Source : Travaux de recherche, 2025

[2]Ces groupes vivent de multiples réalités. Il s'agit (i) des personnes âgées sans moyen de déplacement, qui comptent sur leurs enfants et amis pour se déplacer et effectuer des activités essentielles (achats, rendez-vous médicaux) ; (ii) des jeunes adultes au chômage, sans moyen pour acquérir une moto ou une voiture, qui se retrouvent dans l'incapacité d'aller suivre des formations et *a fortiori* trouver un travail hors de leur commune ; (iii) des hommes et des femmes qui vivent une vie difficile, qui n'ont alors d'autre alternative que d'emprunter rarement les transports en commun, ou bien de marcher ou d'utiliser un vélo pour réaliser leurs activités.

Numéros 10 & 11, décembre 2025
ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org

Dans les détails, la recherche documentaire a consisté à recueillir des données écrites liées au problème d'étude. Ce sont entre autres : les articles scientifiques, les ouvrages, les thèses de doctorat, les mémoires de master, etc. L'objectif de cette phase était double : d'une part, faire l'état des lieux des travaux antérieurs portant sur la hausse des prix des produits pétroliers et d'autre part, analyser les stratégies de mobilité des citadins.

Concernant le questionnaire, il est composé des questions fermées dont les réponses sont pré-codées afin de faciliter le traitement des informations. Le questionnaire a été administré d'une façon indirecte aux enquêtés afin d'éviter les éventuelles erreurs.

Enfin, les entretiens individuels nous ont aidés à mieux comprendre le vécu des loméens et d'analyser les stratégies de mobilité face à l'augmentation des prix des produits pétroliers.
Les thématiques suivantes ont été abordées : (i) pétrole comme ressource naturelle dans les pays du sud ; (ii) transports et infrastructures routières dans les pays du Sud ; (iii) gestion des prix des produits pétroliers et mobilité urbaine sous condition.

2.2. Traitement des données

Les données quantitatives, qui sont recueillies à l'aide du logiciel KoboCollect, ont été transférées vers le logiciel Excel sous Windows pour les analyses statistiques. Quant aux données qualitatives, l'analyse de contenu, basée sur les méthodes logico sémantique et structurale, a été appliquée pour dégager le sens manifeste et latent des informations.

3. Résultats

3.1. Pratiques quotidiennes de mobilité dans le grand Lomé

La recherche sur la mobilité quotidienne, lorsqu'elle est croisée avec les dépenses engagées et les stratégies résidentielles dans une aire urbaine, montre des contraintes sociales, professionnelles et consommatoires qui sont subies différemment. En ville, la mobilité ainsi que les coûts de transport, de carburant, d'alimentation, de logement par exemple s'imposent. Que l'on soit au centre-ville, au péricentre ou à la périphérie, l'accès aux biens et aux services dépend de la variable économique, elle-même lisible à travers les équipements et la possession d'un moyen de transport ou de déplacement.

3.1.1. Habitudes de déplacement modelées

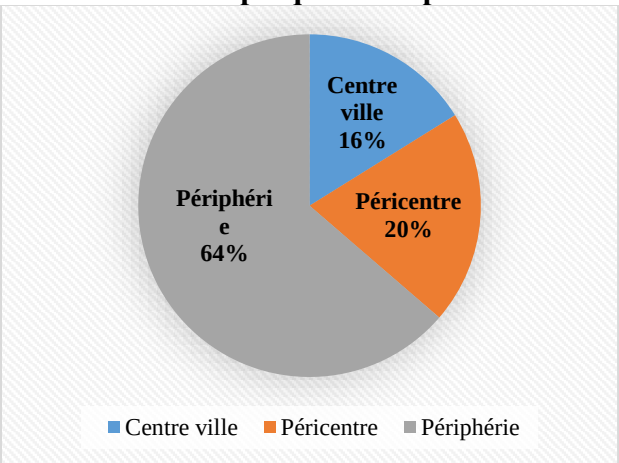
À la question de savoir : à quel niveau se positionner en ville et quelles habitudes modales permettraient de mieux s'adapter aux circonstances, les récits recueillis sur le terrain ressortent que ceux qui se retrouvent à la périphérie par manque d'alternatives véritables de déplacement empruntent les transports collectifs pour accéder aux biens et aux services au centre ; ce qui les contraints d'engager d'énormes dépenses. Cette situation met en difficulté les citadins ne disposant pas de moyen de transport ou qui ont la seule alternative d'emprunter un mode doux[3] (marche à pied ou vélo).

Le graphique 1 et la carte 2 ci-dessous montrent la répartition des enquêtés par zone d'habitation.

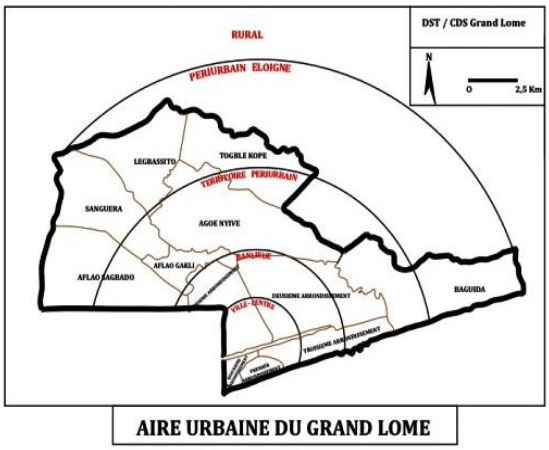
[3]On considère comme « mode doux » tout moyen de transport non motorisé

Numéros 10 & 11, décembre 2025
ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org

Graphique 1 : Répartition des enquêtés par zone d'habitation



Source : *Enquête de terrain, août 2020*

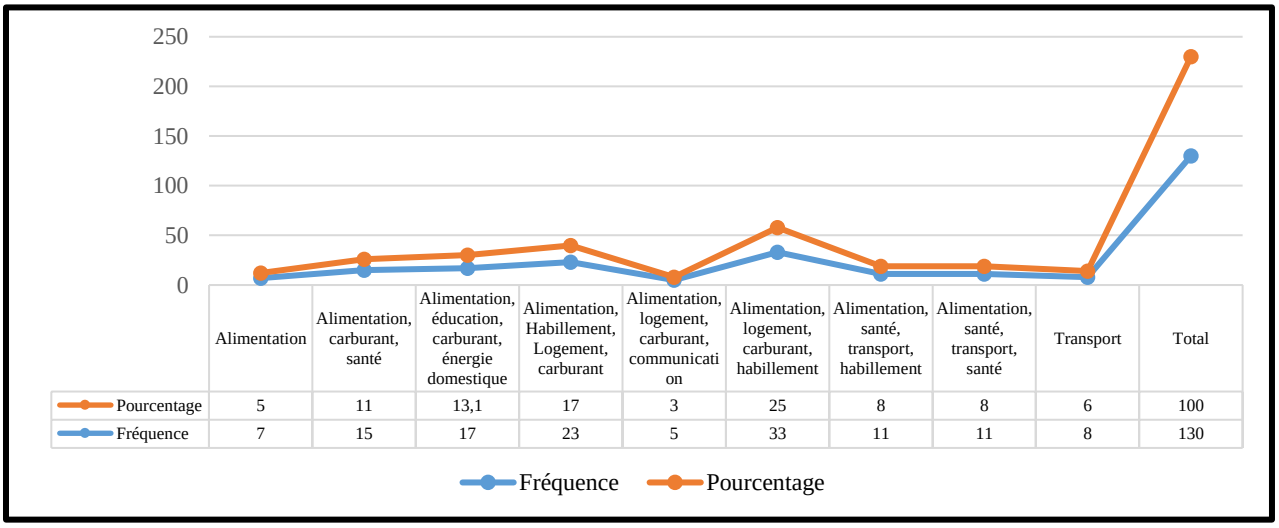


Carte 2 : Aires urbaines du Grand Lomé
Source : C. Aholou (2016) et A. C. Mawussi (2017)

L'analyse du graphique 1 indique que 16% des enquêtés ont leurs habitats au centre-ville contre 64% à la périphérie et 20% au péricentre. Leur répartition représentée dans le schéma d'aire urbaine du grand Lomé (carte 1) met en évidence des différences de comportement selon la zone de résidence. Plus on s'éloigne du centre-ville, plus la mobilité se densifie et engendre des coûts importants en dépenses et en énergie.

En questionnant la croissance ou non des distances parcourues par les loméens, on se rend compte que l'automobile et les motos à deux roues occupent une bonne place dans les pratiques de déplacement des périurbains. Ce que met en exergue le graphique 2 ci-dessous présenté :

Graphique 2 : Postes de consommation y inclus des coûts de carburant et de transport



	Alimentation	Alimentation, carburant, santé	Alimentation, éducation, carburant, énergie domestique	Alimentation, Habillement, Logement, carburant	Alimentation, logement, carburant, communication	Alimentation, logement, carburant, habillement	Alimentation, santé, transport, habillement	Alimentation, santé, transport, santé	Transport	Total
Pourcentage	5	11	13,1	17	3	25	8	8	6	100
Fréquence	7	15	17	23	5	33	11	11	8	130

Source *: Enquête de terrain, août 2020*

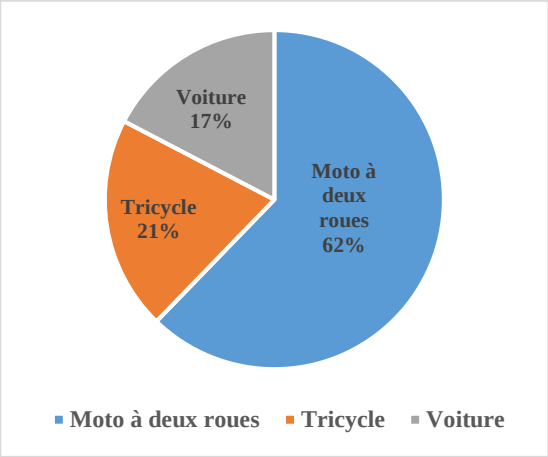
L'analyse de ce graphique montre que parmi les postes de dépenses ou de consommation, le poste « carburant » domine (69,1%) suivi du poste « transport » (22%) et autres postes (alimentation, santé, logement, habillement, communication). Le poids des dépenses pour les déplacements est variable et modeste. Variable en fonction du type de ménage et du lieu d'habitation. Modeste pour les ménages qui se déplacent principalement en mode doux et en

Numéros 10 & 11, décembre 2025
ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org

transport commun. Ceci montre qu'en termes de hiérarchie des postes de dépenses, il existe une différence entre les ménages.

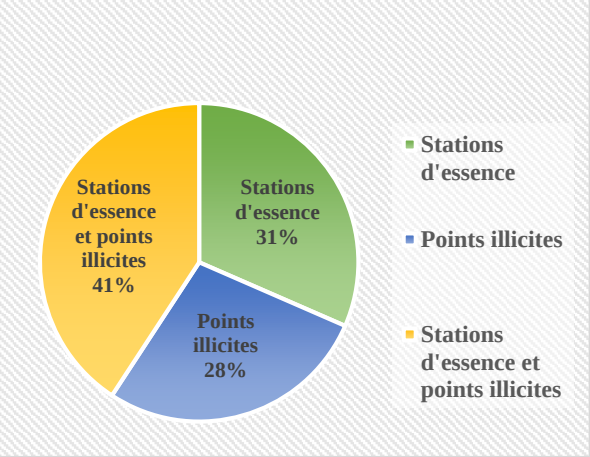
Le carburant et le transport prennent un poids important en fonction des caractéristiques des ménages (niveau de revenus, propriétaire/locataire). Par conséquent, les impacts d'une crise de prix sur les comportements transport et résidentiel sont distincts. Les graphiques ci-après éclairent sur les moyens de déplacement des loméens et leur point d'approvisionnement en période de la hausse des prix de carburant.

Graphique 3 : Répartition des enquêtés selon les moyens de déplacement possédés



***Source** : Enquête de terrain, août 2020*

Graphique 4 : Points d'approvisionnement en période de la hausse des prix de carburant



***Source** : Enquête de terrain, août 2020*

Les données représentées sur le graphique 3 montrent que plus de 60% des informateurs ont des motos à deux roues, 21% ont des tricycles et 17% ont des voitures. Ce qui indique qu'en termes de pratiques modales, les motocycles et les automobiles, notamment les motos, les tricycles et les voitures sont les moyens de déplacements à usage dans le grand Lomé.

En outre, cette ville constitue un lieu de prédilection de la mobilité nécessaire à toute vie économique et sociale. Le développement de la mobilité en général et en particulier celui de la mobilité motorisée corrélée avec le revenu montre qu'au-delà de la marche à pied et de vélo, les voitures et les motos sont plus utilisées. Par conséquent, les consommateurs s'approvisionnent dans les stations de services et aux points de vente illicite de carburant (41 % des enquêtés) contre 31 % dans les stations de service uniquement pour des raisons de la qualité et d'évitement des pannes de moteur et 28 % aux points de vente illicite, généralement disponibles partout aux bords des routes (graphique 4).

Du fait que tous les ménages sont concernés par l'évolution des prix et des comportements de mobilité, la prise en compte de tous les postes de consommation est indéniable. Une question se pose : est-ce que la mobilité ne contraint-elle pas en raison des besoins quotidiens à engager des coûts importants en carburant ?

En interrogeant sur cet aspect de la mobilité, les enquêtés mettent en exergue les effet-prix et des contraintes financières en suivant l'aire urbaine d'appartenance.

Numéros 10 & 11, décembre 2025
ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org

2.1.2. Les dépenses contraintes de carburant à travers les dépenses importantes

À l'issue des investigations de terrain, les motifs de la consommation de carburant malgré la montée des prix se présentent comme suit.

Tableau 4 : Répartition des enquêtés selon les motifs d'approvisionnement

Motifs d'approvisionnement	Effectif	%
Commerce	50	38,0
Démarches administratives	11	8,0
Travail	6	4,0
Travail, job	40	30,0
Travail, job, commerce	17	13,0
Travail, job, visites de courtoisie	6	7,0
Total	**130**	**100,0**

Source : Enquête de terrain, août 2020

L'analyse des données de ce tableau montre que plusieurs raisons militent en faveur de l'approvisionnent en carburant des loméens. On remarque que 38% des répondants s'approvisionnent principalement à cause des activités commerciales, 8% en raison des démarches administratives et 4% à cause du travail. Par cumul, plus de 47% des informateurs se ravitaillent en carburant pour au moins deux ou trois motifs combinés (30% pour le travail et le job, 13,1% pour le travail, job et commerce et 7% pour le travail, job et visites). Ceci révèle qu'en fonction des activités quotidiennes, les consommateurs ayant ou non des moyens de déplacement engagent des dépenses pour l'achat de carburant et autres dépenses importantes (alimentation, santé, éducation, etc.).

Tableau 5 : Dépenses hebdomadaires de carburant automobile des ménages en fonction des zones de résidence

Dépenses en moyenne pour l'approvisionnement en produit pétrolier par semaine		Zone de résidence			Total
		Centre-ville	Périurbain	Périphérie	
5000 F à 10000 F	Effectif	15	5	0	20
	%	11,0%	3,0%	0,0%	15,0%
10000 F à 15000 F	Effectif	6	11	11	28
	%	4,0%	8,0%	8,0%	21,0%
15000 F à 20000 F	Effectif	0	11	33	44
	%	0,0%	8,0%	25,0%	33,0%
20000 F à 25000 F	Effectif	0	0	23	23
	%	0,0%	0,0%	17,0%	17,0%
30000 F à 35000 F	Effectif	0	0	15	15
	%	0,0%	0,0%	11,0%	11,0%
Total	Effectif	21	27	82	130
	%	16,0%	20,0%	63,1%	100,0%

Source : Enquête de terrain, août 2020

Numéros 10 & 11, décembre 2025
ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org

L'analyse des données issues du tableau 5 met en évidence des contrastes dans la consommation moyenne de carburant par ménage selon la localisation de résidence. Les dépenses en moyenne par semaine déclarées en termes de consommation de produits pétroliers varient entre 5000 F et 35000 F du centre-ville à la périphérie. Ainsi, on remarque que les dépenses sont plus importantes dans la zone périphérique et relativement faible au centre-ville.

Les habitants des zones périurbaines subissent les contraintes de mobilité en raison de la gestion des chaînes de déplacements complexes et coûteuses. Ainsi, ils réduisent leurs déplacements en devenant captifs dudit milieu et réalisent leurs activités dans les espaces environnants (quartiers proches). Chaque déplacement est motivé, et s'illustre par des modèles de déplacement qu'on observe tous les jours. Cette mobilité quotidienne est illustrée par cette figure 1 :

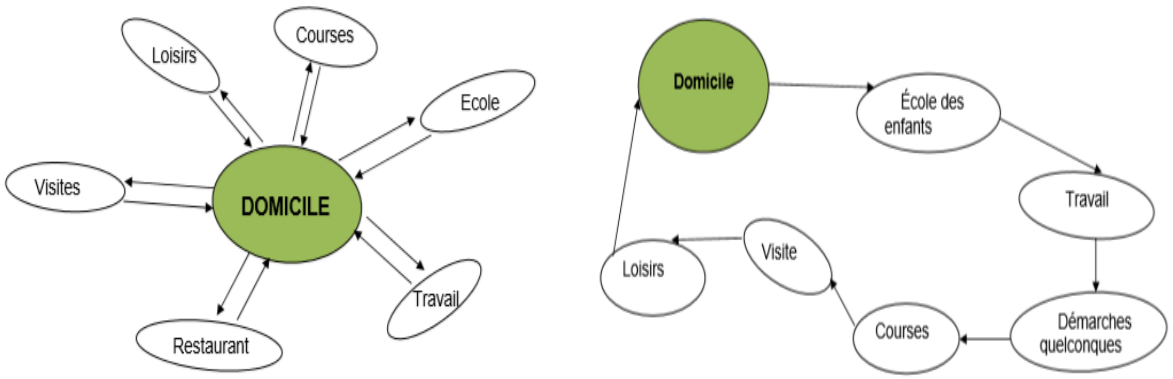


Figure 1 : gestion des déplacements : (a) l'exemple de forme étoilée de déplacement ; et b) l'exemple d'un modèle de déplacement en boucle (Source : Y. Diagana 2010)

2.2. Stratégies de mobilité lors des fluctuations des prix pétroliers dans le grand Lomé

2.2.1. Choix des lieux d'approvisionnement : entre points illicites et stations régulières

Dans le grand Lomé, les lieux d'approvisionnement en carburant frelaté sont en majorité clandestins. Ils sont connus sous l'appellation « *marché noir* ». Très développé, ce marché occupe une bonne place malgré la présence des multinationales (Total Energie Togo, T-Oil autrefois Shell, Oando, MRS, Cap Esso, Sun Agip, etc.). Animés par des petits groupes de jeunes, la vente de carburant s'effectue sur les artères de la ville, à quelques mètres ou en face des stations de service. En interrogeant les consommateurs sur la question « avez-vous des stations-services dans votre zone d'habitation ? et celles subsidiaires au « lieu d'approvisionnement des produits pétroliers », les résultats suivants sont obtenus :

Numéros 10 & 11, décembre 2025
ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org

Tableau 6 : Proximité et lieux d'approvisionnement en carburant

Existence des services d'essence à proximité ou dans le quartier de résidence		Points d'approvisionnement			
		Stations d'essence	Points illicites	Stations d'essence et points illicites	Total
Non	Effectif	6	0	5	11
	%	4,0%	0,0%	3,0%	8,0%
Oui	Effectif	31	42	46	119
	%	23,0%	32,0%	35,0%	91,0%
Total	Effectif	37	42	51	130
	%	28,0%	32,0%	39,0%	100,0%

Source : Enquête de terrain, août 2020

La lecture des données de ce tableau montre que 35% des informateurs vivant en zone périurbaine comme au centre-ville de Lomé ont souligné l'existence des sources d'approvisionnement légales et des points illicites de vente d'essence. C'est ce que renchérit un enquêté à Agoè-nyivé :

> Sur nos routes, dans les coins de nos quartiers, il y a un peu partout des stations de service d'essence de même que les « boudè ». Chacun s'approvisionne aux points de son choix. Les points de « boudè » poussent comme des champignons et sont mouvant mais à vrai dire ils desservent plus les gens ; c'est rapide, encore que les prix sont souvent moins et ça attire très rapidement (Propos recueillis lors des entretiens, août 2020).

Un autre répondant à Tokoin ajoute que les conducteurs de véhicules et les motocyclistes viennent s'approvisionner majoritairement dans les points illicites surtout à la veille et pendant la fluctuation des prix de carburant. Il affirme à cet effet :

> De bouche à oreille, lorsque les gens sont informés d'une variation des prix, nous servons les véhicules, les motos qui roulent avec du Super sans plomb. Ils sont nombreux et y prennent de grande quantité et ça nous donne beaucoup d'argent quand bien même nos prix sont bas (Propos recueillis lors des entretiens, août 2020).

Au-delà de ces faits de terrain, l'analyse approfondie des propos recueillis a permis de comprendre que pour les conducteurs de taxi-motos et les zémidjans, le renchérissement des produits pétroliers n'a qu'une légère signification à leur endroit. En effet, selon les propos des enquêtés zémidjans interrogés à Totsi et à Sanguéra : « *Qu'on renchérisse ou pas, nous nous gagnons. C'est nous qui fixons les prix pour les passagers* ». Aussi, un autre informateur interrogé à Cassablanca, reconnaît et souligne que :

> Lorsqu'on augmente le prix du carburant par exemple, ça nous avantage plutôt. Parce que la première des choses que nous faisons, c'est qu'on augmente le prix des transports même si on ne s'approvisionne pas vraiment dans les stations d'essence. C'est un avantage, une occasion pour nous. On ne perd jamais dans cette situation. Pour un trajet initial où on prend par exemple 200 F CFA, avec l'annonce du prix du carburant, nous on en profite

Numéros 10 & 11, décembre 2025
ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org

pour nous faire plus de bénéfices ; on augmente le prix, on prend 250 F CFA.

Au-delà des avantages recherchés et saisis, il s'agit d'une importante couche qui s'alimente en carburant frelaté.

2.2.2. Réduction des courses suite à la hausse des prix des produits pétroliers : choix délibéré ou stratégies de mobilité ?

Pour des raisons précédemment évoquées, les consommateurs interrogés questionnent leurs mobilités et cherchent à limiter leurs déplacements. Pour certains, il s'agit de réfléchir à leur budget de mobilité en fonction du nombre de déplacement et de supprimer les sorties jugées moins importantes. D'après un enquêté vivant à Togblékopé au moment de l'investigation : *« les sorties ! Les trajets et enfin les visites qui n'ont vraiment de sens ! On a réduit. On passe honnêtement aux choses qui nous obligent à se déplacer* ».
Pour un autre répondant à Adidogomé: « *j'essaie d'éviter dans la mesure du possible des déplacements inutiles par exemple visiter les centres de loisirs avec mes enfants. En fait on se débrouille !*». Sur ce, est-ce à dire que les limitations des déplacements concernent les déplacements longs ou des déplacements courts ou quotidiens ?

La source principale de réduction de la mobilité révélée par l'analyse des données est le renoncement à une partie des déplacements de longue distance. Certains répondants déclarent se priver des déplacements de visites à la famille ou aux amis. La réduction des déplacements de longue distance s'explique par le fait qu'ils soient réalisés le plus souvent pour des motifs non contraignants (visites à la famille, amis, etc.) et sur les distances relativement longues représentant un budget important.
En outre, la réduction des déplacements passe également par un regroupement des chaînes d'activités. Un enquêté affirme qu' : « *en revenant du travail, j'optimise mes trajets en faisant certaines courses d'achat pour éviter des aller-retours ou des zigzags* ». Pour les répondants, cette façon d'optimiser permet d'éviter certains trajets qui augmenteraient les coûts. Ainsi, on comprend que les ménages vulnérables sont contraints financièrement à réduire leurs déplacements pour pouvoir assumer leur mobilité avec moins de difficultés. Ils sont contraints en raison des déplacements longs et coûteux. En outre, la chaîne des déplacements constitue, pour eux, une solution pratique pour réaliser un certain nombre d'activités plus ou moins obligatoires dans une période donnée.

Néanmoins, certains ménages de classe moyenne qui expriment peu de sensibilité aux questions de mobilité prennent peu à peu conscience du poids de la mobilité sur leurs budgets. En plus, les limitations de déplacement, en réduisant certains nombres de sorties ou en regroupant d'autres, semblent être une pratique moins préoccupante puisque les lieux où sont réalisés les activités, les loisirs ou des achats sont peu remis en question. Ce que confirme un enquêté, chef de ménage : « *Nous faisons économie de certains de nos besoins comme les voyages de longue distance, les fêtes grandioses, ...* ». Ainsi, les déplacements sont effectués en fonction de leurs nécessités. Par exemple, assister à une cérémonie funéraire de la famille reste indispensable plutôt qu'à une cérémonie d'anniversaire d'une connaissance en un lieu lointain.

Numéros 10 & 11, décembre 2025
ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org

2.2.3. Alternance voiture personnelle-transport en commun

Effectuer un voyage implique la distance et les dépenses. En raison de la hausse des prix des produits pétroliers, certains loméens, au lieu de voyager avec la voiture personnelle, optent pour le transport en commun en zone interurbaine et hors-ville. L'individu, étant rationnel, joue sur ses revenus pour choisir son moyen de déplacement et atteindre son but recherché. C'est ce que nous livre un enquêté, Chef de ménage :

> Je choisis d'aller à voiture dans l'espace Lomé et en transport commun hors de Lomé en période de la hausse des prix du carburant puisqu'un petit calcul suffit pour comprendre mon choix : pour une distance de 91,5 Km, il me faut juste 1500 f CFA (Lomé-Notsé) pour le parcourir ; par contre pour parcourir cette même distance à voiture [la mienne Toyota RAV4], il me faut au moins 6000 f CFA pour payer du carburant.

Toutefois, il a été recueilli et observé sur le terrain que, pour de courts ou de longs trajets, la voiture personnelle est plus utilisée. Ceci entraîne, disent-ils, une mobilité responsable et une sécurité personnelle contrairement au voyage en transport commun.

2.2.4. Réglage du carburateur pour réduire la consommation du moteur

Le développement rapide de l'automobile permet de répondre aux besoins de mobilité de tous les jours. Face à la hausse des prix des produits pétroliers, l'individu cherche à conduire avec une consommation minimum du carburant. Pour ce faire, il part de sa rationalité pour ainsi adopter une stratégie économe.

Du point de vue technique, la voiture s'est dotée de nombreuses fonctions d'aide à la conduite.
L'automobile est l'un des secteurs émetteurs de gaz à effet de serre, ce qui suscite des efforts pour répondre aux normes anti-pollution. Ce phénomène, corollaire à la hausse du prix du carburant, conduit les propriétaires de voiture à réduire la consommation en carburant avec l'aide des mécaniciens. En effet, il s'agit fondamentalement de régler le carburateur et de le programmer à une consommation lente. Ce comportement apparaît comme l'une des solutions qui permet de réagir de façon rapide et peu onéreuse. Dans une certaine mesure, cette stratégie est qualifiée d'économique, écologique voire sécuritaire.

2.2.5. Adaptation des moteurs pour l'utilisation du gaz butane à la place de l'essence

Dans un contexte d'évolution des prix des produits pétroliers, le consommateur développe les stratégies en fonction de ses ressources financières disponibles. Ceci démontre qu'au niveau du consommateur, le potentiel créatif lui permet de développer des compétences. L'acquisition de nouvelles compétences renforce ses capacités créatives qui aboutissent à des nouvelles pratiques de consommation.

L'analyse des données recueillies et le rapportage de certains enquêtés ont permis de dégager le constat suivant : certains consommateurs, surtout les chauffeurs de taxi, adaptent les moteurs de leur véhicule. Cette solution est très attractive puisqu'elle permet de rouler plus, puis simplement tout en faisant moins de dépense.

Dans le grand Lomé, la nouvelle stratégie adoptée et observable chez certains chauffeurs de taxi est qu'ils réadaptent, avec l'aide des mécaniciens, les moteurs de leurs véhicules en

Numéros 10 & 11, décembre 2025
ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org

utilisant le gaz et le carburant à la fois. L'encadré ci-dessous retrace cette technique d'adaptation.

Encadré 2 : Technique d'adaptation du moteur à essence en moteur hybride

Des automobilistes, des chauffeurs de taxi pour la plupart ont simplement fait une cure d'adaptation à leur moteur. À essence, ou au diesel, il peut aussi rouler au gaz butane. D'où la présence de ces bonbonnes de gaz.
A Agoè, dans le garage tenu par un monsieur Laurent, "Pastor", c'est son pseudo, est un mécano-sauveur pour nombre de chauffeurs de taxi. « Avec la hausse du prix du carburant qui est d'environ 600 F CFA le litre (592 F CFA, ndlr), Pastor, nous aide beaucoup avec sa technique d'adaptation de véhicule à essence en véhicule hybride utilisant aussi le gaz butane », dit Koffi, un taximan interrogé sur place.

À un autre de renchérir : « La circulation interurbaine a un coût en termes de consommation de carburant. Les nombreux arrêts, les déviations et l'état des routes en sont pour beaucoup. J'arrive à boucler 200 voire 250 km avec une bonbonne de gaz payée à 6500 francs CFA. Ce qui ne serait pas possible avec l'essence, puisque sur ces distances, je dépensais en moyenne 20 à 25 mille francs CFA ». De ce pas, le calcul est vite fait, bien fait. Plus de 18 mille francs CFA de bénéfice en moyenne pour des automobilistes sur 200 km, avec l'utilisation du gaz, comparativement à l'essence.

En quoi consiste alors cette technique de transformation du moteur à essence en moteur hybride ? Pastor s'explique : « Je tiens à rappeler que cette façon de faire nous vient du Ghana voisin. C'est là que j'ai fait ma formation il y a cinq ans. Et donc, nous avons la possibilité d'incorporer un dispositif mécanique qui permet d'alimenter le moteur essence ou diesel en gaz butane. Des tuyaux (cuivrés et plastiques, ndlr) et un interrupteur qui permet de basculer sur l'alimentation à essence ou à gaz butane, et c'est fait. Cela donne plus de choix aux automobilistes… ».

D'autant que le gaz est aussi inflammable que l'essence et l'impact à court, moyen ou à long terme sur un moteur, à l'origine, de consommation à essence. « C'est vrai qu'a priori, le gaz peut faire peur. Mais rassurez-vous, le butane, c'est du gaz liquide. Même s'il n'y a pas de risque zéro, nous faisons tout pour réduire voire minimiser d'éventuels risques, à travers les matériels adaptés que nous importons du Ghana ou de l'Europe. Quant à un éventuel impact sur les moteurs, les mécaniciens et automobilistes qui utilisent le gaz à travers notre dispositif sont formels : satisfaction totale », nous dit "Pastor", sourire narquois aux coins de ses lèvres.

Au Togo, le parc automobile est un peu vieillissant avec l'arrivée des véhicules de sonde main importés d'Europe, appelés communément, "venues de France" ou "venus". Et donc, si à Lomé, les automobilistes utilisent aussi du gaz butane à côté du carburant, c'est tout à leur honneur.

Numéros 10 & 11, décembre 2025
ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org



Extrait du site 27 avril.com (https://www.27avril.com/?s=bonbonnes+de+gaz+%C3%A0+Lom%C3%A9)

Cependant, l'évolution des comportements des consommateurs ou les différents arbitrages auxquels se livrent les ménages pour assurer leur mobilité laissent entrevoir des facteurs socio-économiques et conjoncturels. Deux contraintes de grande portée, l'augmentation prévisible du prix du pétrole et l'impératif de limitation des gaz à effet de serre, semblent jouer un rôle moteur dans ce changement.

Aux côtés des véhicules hybrides fabriqués artisanalement, le développement du marché des véhicules à énergie alternative (voitures hybrides) peut être envisagé comme une piste contribuant à répondre à la double contrainte économique et écologique.



***Photo 1** : Système de recharge à base de gaz butane dans une boutique à Agoè et à Togblé*

3. Discussion

Cette étude contribue aux débats scientifiques sur la mobilité urbaine dans les villes africaines dans un contexte de fluctuation des prix des carburants. Spécifiquement, elle met en lumière l'évolution des comportements de mobilité dans le grand Lomé. La corrélation étant forte, elle laisse voir qu'en période de hausse des prix des carburants, les usagers développent des stratégies d'adaptation et de résilience.

Les résultats de l'étude révèlent une forte corrélation entre les fluctuations des prix des produits pétroliers et l'évolution des comportements de mobilité dans le grand Lomé. La mobilité, en facilitant la réalisation des activités quotidiennes, incorpore des aspects économiques notamment ce que dépensent les ménages pour se déplacer.

Numéros 10 & 11, décembre 2025
ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org

Les contraintes financières sont relatives au système de déplacements urbains qui sont croissants : dépendance automobile au sein de certains territoires, variabilité importante des prix du carburant, etc. (N. Pelé, 2018, p. 5). Ceci explique la vulnérabilité économique des ménages au prix de l'énergie en général et de produit pétrolier en particulier. Puisque tous les ménages sont concernés par l'évolution des prix et des comportements de mobilité, les différents postes de consommation sont affectés.

Pour T. Cresswell (2004) cités par C. Gallez et V. Kaufmann (2015, p : 8), « la mobilité n'est pas vécue par tous et n'est pas vécue de la même manière par tous ». Alors, de fortes inégalités entre les individus, notamment en termes de revenu ou du pouvoir d'achat permettent de questionner les modes de déplacements. Sur cet aspect, les ménages à faibles revenus réduisent leurs déplacements ou se tournent vers des moyens de transport moins coûteux, souvent au détriment du confort et de la sécurité. Selon A. Guézéré (2013), l'allongement des distances et la dispersion des activités consubstantielles à l'étalement ont rendu l'automobile indispensable pour de nombreux déplacements. Et justement, dans le grand Lomé, la part des motocyclistes et des véhicules est importante.

Pour C. Justine et *al*, (2014), le renchérissement du prix du carburant entraîne une hausse de la fréquentation des transports publics et une diminution de la consommation automobile. La réflexion menée par P. Artus et *al*, (2010, *op. cit,* p : 8)sur les effets indirects de la fluctuation des prix des carburants montre que les entreprises et les usagers sont amenés « à réduire leur consommation en adoptant des technologies plus économes en énergie et en substituant au pétrole d'autres sources d'énergie comme le gaz, l'électricité d'origine nucléaire ou les énergies renouvelables ».

Une étude récente conduite par J. O. Martins (2025) sur *« Electric mobility initiatives in Kisumu : enablers, progress, barriers and impacts in a secondaryAfrican city »*, montre que la montée des coûts de carburant aurait poussé certains opérateurs (motos-taxis) à adopter des solutions d'électromobilité (motos électriques, hubs solaires) comme stratégie d'adaptation ou de résilience. Ce virage vers une mobilité durable respectueuse de l'environnement vient renforcer la résilience de l'usager des dérivés des produits pétroliers. Cependant, dans les villes africaines, cette transition reste limitée. Les épisodes des prix de carburant, associés à des problèmes structurels et institutionnels, affectent les usagers, qu'ils soient directs ou indirects, et rendent les déplacements quotidiens de plus en plus difficiles. Il serait intéressant de repenser la mobilité urbaine face aux aléas et contraintes économiques en restructurant les systèmes de transport car la forte dépendance au pétrole par exemple pose des défis majeurs dans un contexte où l'urbanisation rapide et la croissance démographique créent une demande croissante en mobilité.

Conclusion

Le pétrole, perçu comme nécessité, est incontournable aux usagers directs et indirects. Comme source d'énergie principale pour les véhicules à moteur thermique, le pétrole joue un rôle central dans le fonctionnement du secteur de transport et ce dernier constitue, en réalité, un ensemble de systèmes de circulation des personnes et des biens, favorisant la connectivité urbaine et le développement économique. Aussi, il favorise la mobilité. Celle-ci dépendante de l'évolution des prix de pétrole s'avère problématique dans les villes africaines à l'image de Lomé. Dans la capitale togolaise, les besoins de mobilité sont de plus en plus importants à

Numéros 10 & 11, décembre 2025
ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org

cause de sa configuration et de sa structure peu maîtrisée. Depuis des décennies, la mobilité humaine en ville a pris une grande importance, une signification sociale et économique. Elle est relativement nouvelle du moins dans l'usage que l'on fait aujourd'hui, car depuis longtemps, on parlait uniquement de transport et déplacement, circulation ou trafic. Des questions de transports, on est passé aux déplacements, puis à la mobilité. Dans ce contexte, la hausse des prix des produits pétroliers influence les dynamiques de mobilité urbaine. Celle-ci a ses exigences et est confrontée à de multiples enjeux : la congestion urbaine, le changement climatique, le renchérissement des prix de l'énergie qui pèse sur le budget de ceux qui sont obligés de se déplacer en voiture ou à moto et les considérations liées à l'équité sociale. Le faible pouvoir d'achat, les longs parcours, le niveau de vie rentrent en jeu et rendent les consommateurs dépendants.

Face à ces pressions, les populations citadines, en particulier les plus vulnérables en zone périphérique, réajustent leurs habitudes de déplacement en adoptant des stratégies alternatives : rationalisation des déplacements, recours aux transports en commun ou aux deux-roues, regroupement des activités ou encore réduction des trajets non indispensables, etc. Ces alternatives, bien que spontanées, illustrent la capacité d'ajustement des usagers mais dénotent aussi l'importance d'une politique de mobilité plus résiliente et inclusive. À cet effet, des solutions de transport durable peuvent être envisagées afin de garantir un accès équitable à la mobilité. Dans une certaine mesure, une politique de planification urbaine intégrant la dimension énergétique et sociale du transport s'impose d'autant plus que, de nos jours, la transition vers des mobilités durables reste capitale pour les villes africaines. De même, cela représente à la fois un défi stratégique et une opportunité pour repenser les modèles de mobilité dans une perspective d'équité et de durabilité.

Références bibliographiques

ACALIN Julien, 2014, « L'impact de la hausse du prix du pétrole sur la croissance française » in *L'Economiste.* Disponible sur https://www.leconomiste.eu/decryptage-economie/225-l-impact-de-la-hausse-du-prix-du-petrole-sur-la-croissance-francaise.html

ANOUMOU Kouassi Rodolphe, 2017, *Planification urbaine et accès aux services sociaux à Légbassito (Grand Lomé),* mémoire de master de sociologie, Université de Lomé.

ANOUMOU Kouassi Rodolphe, 2025, Extension of the Electricity Power Grid in Greater Accra and Grand Lomé: From the Perceived to the Resident's Sense of Just/Unjust ?*Urban Science 9,* no. 11 : 450. https://doi.org/10.3390/urbansci9110450.

ARTUS Patrick, D'AUTUME Antoine, CHARMIN Philippe et CHEVALIER Jean-Marie, 2010, Les effets d'un prix du pétrole élevé et volatil (Rapport n°93), In *Conseil d'analyse économique* (CAE), p. 255.

ASSOGBA Guézéré, 2013, « Deux roues motorisées et étalement urbain à Lomé, quel lien avec la théorie des « trois âges » de la ville ? », Norois [En ligne], mis en ligne le 30 mars 2015, consulté le 19 avril 2019. URL : http://journals.openedition.org/norois/4549 ; DOI : 10.4000/norois.4549.

ATCHON Kodjo Sena, ADJAYI Komi Arsène Fulbert, 2024, « Spéculation des prix des logements locatifs dans le grand Lomé : contextes et logiques des acteurs », *Revue Internationale Dônni*, Vol.4, N°1, Juin, p. 225-236.

BONNEL, Patrick, BRUNO Faivre D'Arcier, et JEAN-PIERRE Nicolas, 2012, « La mobilité urbaine en 2030 : quelles évolutions, quels enjeux économiques pour les ménages et les

ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org

collectivités ? ».
BOYER Florence, DELAUNAY Daniel, 2017, « Se déplacer dans Ouagadougou au quotidien, moyens, contraintes et pratiques de la mobilité ». [En ligne]. Paris : IEDES - Université Paris 1 Panthéon- Sorbonne, p.76 (coll. Monographies Sud-Nord, n°6). Disponible sur: http://iedespubli.hypotheses.org/monographies-sud-nord.
CARVAL Justine et VIALLE Charline, 2014, « *Les impacts d'une augmentation significative des prix du carburant sur la mobilité des ménages français* : *cas particulier des ménages ruraux* », projet de fin d'études, Université de Tours.
DETCHINLI Agbon'sou Carlos, 2020, *« Variations des prix des produits pétroliers et comportements des consommateurs du Grand Lomé »*, mémoire de master en sociologie de développement, Université de Lomé.
DIAGANA Yakhoub, 2010, *Mobilité quotidienne et intégration urbaine à Nouakchott : des difficultés d'accès aux transports urbains à l'expérimentation des stratégies d'adaptation,* Thèse de doctorat enGéographie, Université Rennes 2, p. 485. Disponible sur https : //tel.archives-ouvertes.fr/tel 00551660.
ENAUX Christophe et al, 2011, Les mobilités éprouvantes. Regards sur les pénibilités des déplacements ordinaires, *Articulo - Journal of Urban Research*, n° 7, "Tiringmobilities" [en ligne] http://articulo.revues.org/1765 (consulté le 29 juillet 2020).
FLORIAN Vanco, 2008, « Formes urbaines et coûts de la mobilité urbaine des ménages », in *Territoires et action publique territoriale : nouvelles ressources pour le développement régional* - 45e colloque de l'ASRDLF, 25, 26 et 27 août 2008, Rimouski (UQAR), Rimouski, Canada. p. 15 ; halshs-00330535.
HIVERT Laurent et WINGERT Jean-Luc, 2011, « Automobile et automobilité : quelles évolutions de comportements face aux variations du prix des carburants de 2000 à 2008 ? p. 68 ». Disponible sur https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00614570/document.
KUPPER Claire et VAGHI Margaux, 2014, Cartographie du pétrole en Afrique de l'Ouest. Note d'Analyse du GRIP, du 14 janvier 2014 à Bruxelles.
LIGUE DES CONSOMMATEURS DU TOGO, 2017, Etude et analyse comparative des structures des prix des produits pétroliers à la pompe au Togo, p. 12.
LOURDES Diaz Olvera, PLAT Didier et POCHET Pascal, 2004, Le coût des déplacements quotidiens des ménages dans les villes d'Afrique subsaharienne, Colloque SITRASS 7, Dakar, 22-24 mars, p. 134.
LOURDES Diaz Olvera, PLAT Didier, et POCHET Pascal, 2024, *Chapitre 3 - Sortir sans s'en sortir ? Mobilité et pauvreté à Dakar*. ISTE Group.
MAWUSSI Ayité Claude, 2017, *Droit à la mobilité quotidienne et accès aux ressources urbaines à Sanguéra et Légbassito (Grand Lomé)*, mémoire de master en Sociologie, Université de Lomé.
PASCALE Hébel, NICOLAS Fauconnier et MORGANE David, 2005, « La nouvelle sensibilité des consommateurs aux prix », in *Cahier de Recherche, CRÉDOC*, n° C215, p.197.
PELE Nicolas, 2018, *Dépenses des ménages pour leur mobilité quotidienne : une approche par les formes urbaines*, Thèse de doctorat, Université de Montréal, p. 430.
PORTAIL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE TOGOLAISE, 2019, « Les prix des produits pétroliers en légère hausse à partir de ce mardi 19 mars 2019 » disponible sur https://www.republiquetogolaise.com/energies/1903-2936-les-prix-des-produits-petroliers-en-legere-hausse-a-partir-de-ce-mardi-19-mars.

Numéros 10 & 11, décembre 2025
ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org

REPUBLIQUE TOGOLAISE (Ministère de la Planification du Développement et de la Coopération), 2022, 5eme recensement général de la population et de l'habitat – (RGPH 5)
REPUBLIQUE TOGOLAISE, 2018, Document de Plan National de Développement (PND 2018-2022), p. 195.
TOGO BREAKING NEWS, 2017, « Augmentation des prix des produits pétroliers à la pompe » disponible sur https://togobreakingnews.info/index.php/economie/item/1053-augmentation-des-prix-des-produits-petroliers-a-la-pompe.

Numéros 10 & 11, décembre 2025
ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org