Chaire UNESCO
Anticipation, Prospective
et Territoires Durables

REVUE

des Sciences Humaines et Sociales, Lettres, Langues et Civilisations

cauris

Prospective

ISSN-L : 3135-8136
ISSN-P : 3135-8128

Numéro 1 – Juin 2026

Chaire UNESCO
Anticipation, Prospective et Territoires Durables
Univertité Alassane OUATARA - Côte d'Ivoire
+225 07 47 41 25 24/ 07 05 62 84 53

Site: www.chaireunesco-aptd.org
Courriel: dir.recherche@chaireunesco-aptd.org
Adresse: 04 BP 01 Bouaké 04 (Côte d'Ivoire)

Numéro 1 – Juin 2026

REVUE
des Sciences Humaines et Sociales,
Lettres, Langues et Civilisations

cauris
Prospective
ISSN-L : 3135-8136
ISSN-P : 3135-8128

NORMES ÉDITORIALES

Dans un contexte actuel dynamique et mouvant marqué par les incertitudes et la complexité, les approches classiques, jusque-là utilisées, s'avèrent de plus en plus insuffisantes et peu pertinentes pour faire face aux défis de développement. C'est tout le sens de l'intérêt croissant pour la prospective dans le management des organisations. La prospective postule de voir loin, voir ensemble, voir autrement, analyser en profondeur et penser à l'homme qui doit être la mesure de toutes les réflexions scientifiques. De par son approche globale et systémique, la prospective mobilise les différents domaines de la connaissance pour analyser le passé, auditer le présent afin d'explorer l'avenir des systèmes.

La **Chaire UNESCO Anticipation, Prospective et Territoires Durables de l'Université Alassane OUATTARA**, créée le 23 mars 2022, a pour objectif de produire de nouvelles connaissances fondamentales et appliquées en matière de prospective, allant au-delà des perspectives occidentales, pour des territoires durables. Dans ce sens, la Chaire procède à la création de ***la Revue « Cauris », la Revue Africaine de Prospective des Territoires***, à l'effet de contribuer à vulgariser les savoirs scientifiques pluridisciplinaires qui s'appuient sur les démarches des sciences de l'anticipation et des territoires. Cauris est une revue à parution semestrielle adossée à l'Université Alassane OUATTARA. Au service de tous les enseignants-chercheurs, chercheurs et étudiants, la présente revue accueille les contributions portant sur toutes les thématiques prônant la démarche prospective.

NOTE AUX AUTEURS

Les conditions de publication

La revue « **Cauris** » publie des articles originaux, rédigés en français et en anglais. C'est une revue ouverte aux sciences de l'anticipation et à la prospective. Elle a une vision pluridisciplinaire. Elle publie les articles non publiés auparavant et non soumis pour publication dans une autre revue. Cette revue scientifique s'appuie sur les normes adoptées par le Comité Technique Spécialisé (CTS) de Lettres et Sciences Humaines / CAMES (cf. dispositions de la 38e session des consultations des CCI, tenue à Bamako du 11 au 20 juillet 2016).

1. Le manuscrit

Tout manuscrit soumis à examen, doit comporter les éléments suivants : un titre, un (des) nom(s) d'auteur (s), un résumé en français et en anglais (250 mots maximum), des mots-clés (au nombre de 5 au plus).

Tout manuscrit soumis à instruction doit respecter les normes usuelles de l'écriture scientifique : Introduction, Méthodologie (approche et outils), Résultats et Discussion, Conclusion, Bibliographie. Ce schéma classique peut être adapté selon le type de recherche.

Les articulations de l'article, à l'exception de l'introduction, de la conclusion, de la bibliographie, doivent être titrées, et numérotées par des chiffres (exemples : 1. ; 1.1. ; 1.2. ; 2. ; 2.2. ; 2.2.1 ; 2.2.2. ; 3. ; etc.). Les titres des sections du texte doivent être numérotés de la façon suivante :

1. Premier niveau, premier titre (Times 12 gras) ;

1.1. Deuxième niveau (Times 12 gras italique) ;

1.2.1. Troisième niveau (Times 12 italique sans le gras).

Le texte doit être saisi dans le logiciel Word, police Times New Roman, taille 12, interligne 1,5. La longueur totale de l'article doit être comprise entre 30 000 et 40 000 caractères (espaces compris), soit entre 13 et 20 pages environ. Les notes infrapaginales utilisent des chiffres arabes, la police 11 de Times New Roman. Les pages doivent être paginées et ne doivent comporter d'information autre que le numéro de page dans le pied de page.

Les manuscrits doivent être envoyés en fichier sous format Word, au secrétariat de rédaction, à l'adresse e-mail suivante : dir.recherche@chaireunesco-aptd.org .

2. Les illustrations

Les illustrations (cartes, figures, diagrammes) sont en couleur. Les titres des illustrations sont portés en haut, et les sources / auteurs en bas, en time New Roman taille 10, interligne 1. Les tableaux sont en blanc-noir. Les illustrations doivent être intégrées au texte et centrées. Les caractères dans ces figures et tableaux doivent aussi être en Times 12 en noir. Les illustrations doivent être numérotées (numérotation continue) en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Ils doivent comporter un titre concis, placé au-dessus de l'élément d'illustration (centré). La source (centrée) est indiquée au-dessous de l'élément d'illustration (Taille 10). Ces éléments d'illustration doivent être : i. annoncés, ii. Insérés, iii. Commentés dans le corps du texte.

3. La bibliographie

3.1. Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit :
Nom et Prénom (s) de l'auteur, Année de publication, Titre, Lieu de publication, Editeur, pages (p.) pour les articles et les chapitres d'ouvrage.
Le titre d'un article est présenté entre guillemets ; celui d'un ouvrage, d'un mémoire ou d'une thèse, d'un rapport, d'une revue ou d'un journal est présenté en italique.

3.2. Les références bibliographiques sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur.

Pour un ouvrage
Nom Prénom (s), Année, *Titre de l'ouvrage*, Editeur, Pays, Ville, Nombre de pages.
Exemple : KOUASSI Kouamé Sylvestre, 2024, *Le parc national de Taï, 50 ans après,* L'harmattan, Côte d'Ivoire, Abidjan, 244 p.

- La collection à laquelle appartient l'ouvrage est reportée, le cas échéant, après le nom de l'éditeur et entre guillemets (sans « col. » ou « Coll. »), directement suivie s'il y a lieu de son numéro : Nom Prénom (s), année, Titre de l'ouvrage, Éditeur, Pays, Ville, « Nom coll. » numéro, Nombre de pages.

Exemple :
KOBY Assa Théophile, KOUASSI Kouamé Sylvestre, 2023, Essai sur une géographie de l'avenir, Abidjan, L'harmattan Côte d'Ivoire, Abidjan, « Collection scientifique de diffusion du savoir et de la connaissance ANIBOUÉ », Numéro 3, 429 p.

- **Pour un chapitre d'ouvrage**

Nom Prénom, année de parution, Titre du chapitre, in Prénom Nom, Titre de l'ouvrage, Ville, Éditeur, pages.
- S'il y a plusieurs auteurs de l'ouvrage, leurs Prénoms et Noms se suivent et sont séparés d'une virgule (pas de « et »).

Exemple :
KOUASSI Kouamé Sylvestre, ONGOLO Symphorien, 2023, Politiques de conservation de la biodiversité en Côte d'Ivoire, *in* DARÉ William's, BA Alpha, *Justice environnementale dans les espaces ruraux en Afrique*, Versailles, éditions Quæ, 224 p.

- **Pour un article**

Nom Prénom, année, « Titre de l'article », in *nom de la revue*, Edition, numéro de la revue, Volume, mois, intervalle de pages.
-Si le prénom est introuvable, mettre son initiale en majuscule + point.
- Lorsque le numéro de la revue concernée comporte un titre (numéro thématique, etc.) spécifique, le mettre en italiques et entre virgules après le titre de l'article.

Exemple :
COULIBALY Tiécoura Hamed, 2024, Activité agricole et occupation du sol dans le département de tabou de 1986 à 2023 (sud-ouest ivoirien), in *Journal de Géographie Rurale Appliquée et Développement*, Université d'Abomey-Calavi, volume 5, Numéro 001, juin 2024, Bénin, pp. 83-95.

- **Pour les travaux en ligne**

L'adresse URL doit être complète. La rédaction vérifiant la validité de l'adresse, le mois et l'année de consultation du document ne sont pas précisés. La mention « URL » n'est requise que lorsque l'on souhaite ajouter la référence électronique à la référence papier. Elle vient alors après un point final de la référence papier. Lorsqu'il n'y a pas de référence papier, le lien Web débutant par « https:// » fait suite, après une virgule, à la référence de l'article ou de l'ouvrage.

Exemple :
KASSI-DJODJO Irène, 2010, « Rôle des transports populaires dans le processus d'urbanisation à Abidjan », in *Les Cahiers d'Outre-Mer*, Juillet-Septembre 2010, document 6, 13 p. URL : http://journals.openedition.org/com/6057

KOFFI Simplice Yao, KOISSY-KPEIN Aïda Sandrine, 2014, « Extension agricole dans la zone marginale de production cotonnière en Côte d'Ivoire », in *L'Actualité économique*, Volume 90, numéro 3, septembre 2014, pp. 191–221. URL : https://id.erudit.org/iderudit/1034737ar

- **Pour des citations**

- Les passages cités sont présentés entre guillemets. Lorsque la phrase citant et la citation dépasse trois lignes, il faut aller à la ligne, pour présenter la citation (interligne 1) en retrait, en diminuant la taille de police d'un point.
- Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas suivants :

En milieu de paragraphe ou de phrase, les initiales du ou des Prénoms et Nom de l'auteur, année de publication, pages citées entre parenthèses. Exemple : K. S. KOUASSI (2012, p. 15)

En fin de paragraphe ou de phrase, les initiales du ou des Prénoms et Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées). Exemple :(K. S. KOUASSI, 2012, p. 15)

Dans le texte, citez le nom et les initiales des prénoms de l'auteur primaire, suivi de l'année et le numéro de page où se trouve la citation, ensuite ajouter « cité par », le nom et les initiales des prénoms de l'auteur le plus récent, associés aux numéros de pages où se trouve la citation dans la source secondaire. Exemple : K. S. KOUASSI (2012 ; p. 15) cité par K. P. N'ZUE (2020 ; p. 53)

4. Nota bene

4.1. Le non-respect des normes éditoriales entraîne le rejet d'un projet d'article.
4.2. Tous les prénoms des auteurs doivent être entièrement écrits dans la bibliographie.
4.3. Pagination des articles et chapitres d'ouvrage, écrire p. 2-45, par exemple et non pp. 2-45.
4.4. En cas de co-publication, citer tous les co-auteurs.
4.5. Eviter de faire des retraits au moment de débuter les paragraphes, observer plutôt un espace.
4.6. Plan : Introduction, Méthodologie, Résultats, Discussion, Conclusion, Références Bibliographiques
Résumé : Dans le résumé, l'auteur fera apparaître le contexte, l'objectif, la méthode et les résultats obtenus. Le résumé doit être traduit en anglais (y compris le titre de l'article). Le résumé doit être traduit en français pour un article rédigé en anglais.
Introduction : Elle doit présenter le contexte, la situation problématique, le problème, les questions de recherche, les objectifs de recherche et si possible les hypothèses.
Méthodologie : L'auteur expose l'approche conceptuelle et théorique, les méthodes et les outils mobilisés.
Résultats : L'auteur expose ses résultats qui sont issus du déploiement de la méthodologie utilisée.
Discussion : Placée avant la conclusion, la discussion confronte les résultats de votre étude avec ceux des travaux antérieurs, pour dégager les différences et les similitudes, dans le sens d'une validation scientifique de vos résultats.
Conclusion : L'auteur résume les principales conclusions de la recherche tout en dégageant l'intérêt de l'article.
Nota bene :
Tous les textes reçus seront soumis au test de similitude. Seuls les textes présentant des taux de similitude en dessous de 20% seront retenus. Par ailleurs, les articles reçus seront la propriété de la revue scientifique.

Références

Issn en ligne : 3135-8136
Issn imprimé : 3135-8128
Site: www.chaireunesco-aptd.org

Courriel : dir.recherche@chaireunesco-aptd.org

Adresse : 04 BP 01 Bouaké 04 (Côte d'Ivoire)

Tél : +225 05 03 30 21 29/ 07 05 62 84 53

CHAIRE UNESCO
ANTICIPATION, PROSPECTIVE ET TERRITOIRES DURABLES

Université Alassane OUATTARA - Côte d'Ivoire

CAURIS

Revue Africaine de Prospective, publiée par la Chaire UNESCO Anticipation, Prospective et Territoires Durables de l'Université Alassane, Bouaké, Côte d'Ivoire.

ADMINISTRATION DE LA REVUE

Directeur de publication

KOUASSI Kouamé Sylvestre, Professeur des Universités, Titulaire de la Chaire UNESCO Anticipation, Prospective et Territoires Durables (CUAPTD), Université Alassane OUATTARA

Rédacteur en Chef

KOFFI Simplice Yao, Maître de Conférences, CUAPTD, Université Peleforo GON COULIBALY

Secrétariat de rédaction :

N'ZUE Koffi Pascal, Attaché de Recherche, CUAPTD, UAO

SORO Yalamoussa Brahima, Attaché de Recherche, CUAPTD, UAO

YAMEOGO Palingwindé Vincent De Paul, Attaché de Recherche, CUAPTD, UAO

KONAN Kouassi Samuel, Attaché de Recherche, CUAPTD, UAO

Comité de rédaction

ADOU Arsène, Attaché de Recherche, CUAPTD, UAO

KONE Tanyo Boniface, Attaché de Recherche, CUAPTD, UAO

KOFFI Serge Léonce, Attaché de Recherche, CUAPTD, UAO

KOUASSI David Aurélie Abigail, Attachée de Recherche, CUAPTD, UAO

KOUMAN Donald, Attaché de Recherche, CUAPTD, UAO

KOUAME Kouakou Noel, Assistant, CUAPTD, UAO

KOUAKOU Senguen, Assistant, Informaticien, UAO

COULIBALY Tiecoura Hamed, Maître-Assistant, Université Péléforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

Comité scientifique

BIKPO Céline, Professeure Titulaire, Université Félix HOUPHOUËT-BOIGNY, Côte d'Ivoire

KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire, Université Alassane OUATTARA de Bouaké

KASSI-DJODJO Irène, Professeur Titulaire, Université Félix HOUPHOUËT-BOIGNY, Côte d'Ivoire

TOURE Mamoutou, Professeur Titulaire, Université Félix HOUPHOUËT-BOIGNY, Côte d'Ivoire

GOGBE Téré, Professeur Titulaire, Université Félix HOUPHOUËT BOIGNY, Côte d'Ivoire

KOUASSI Konan, Professeur Titulaire, Université Alassane OUATTARA, Côte d'Ivoire

DIOMANDE Beh Ibrahim, Professeur Titulaire, Université Alassane OUATTARA, Côte d'Ivoire

Joseph P. ASSI-KAUDJHIS, Professeur Titulaire, Université Alassane OUATTARA, Côte d'Ivoire

Fabrice ROUBELAT, Professeur Titulaire, Université de Poitiers, France

Hervé TCHEKOTE, Professeur Titulaire, Université de Dschang, Cameroun

IBO Guéhi Jonas, Directeur de Recherche, Université Nangui Abrogoua, Côte d'Ivoire

ASSUE Jean Aimé, Professeur Titulaire, Université Alassane OUATTARA, Côte d'Ivoire

POAME Lazare, Professeur Titulaire, Chaire UNESCO Bioéthique, Université Alassane OUATTARA, Côte d'Ivoire

KOFFI DIDIA Marthe, Professeure Titulaire, Université Félix HOUPHOUËT-BOIGNY, Côte d'Ivoire

DIAKITE Moussa, Professeur Titulaire, Université Alassane OUATTARA, Côte d'Ivoire

KONAN Kouadio Eugène, Professeur Titulaire, Université Félix HOUPHOUËT-BOIGNY, Côte d'Ivoire

DOUDOU Dimi Théodore, Maître de Recherche, Université Alassane OUATTARA, Côte d'Ivoire

ALOKO N'GUESSAN Jérôme, Directeur de Recherche, Université Félix HOUPHOUËT-BOIGNY, Côte d'Ivoire

HENRI Bah, Professeur Titulaire, Université Alassane OUATTARA, Côte d'Ivoire

DJAKO Arsène, Professeur Titulaire, Université Alassane OUATTARA, Côte d'Ivoire

KAUDJHIS Narcisse, Professeur Titulaire, Université Alassane OUATTARA, Côte d'Ivoire

DJANE Kabran, Maître de Conférences, Université Péléforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

AGBROFFI Diamoi Joachim, Professeur Titulaire, Université Alassane OUATTARA, Côte d'Ivoire

LAMAH Daniel, Professeur Titulaire, Université Général Lansana Conté, Guinée

LOUKOU Alain François, Professeur Titulaire, Université Alassane OUATTARA, Côte d'Ivoire

Jouhaina GHERIB, Professeur Titulaire, Université de Manouba, Tunisie

BAH Mamadou Bhoye, Maître de Conférences, Université Gamal Abdel Nasser, Guinée

BEAVOGUI Mariama, Maître de Conférences, Université Gamal Abdel Nasser, Guinée

CAMARA Mohamed Ansoumane, Maître de Conférences, Université Gamal Abdel Nasser, Guinée

KANA Etienne Collins, Maître de Conférences, Université de Dschang, Cameroun

MEDIEBOU Chindji, Maître de Conférences, Université de Yaoundé 1

TESSOUGUE Moussa dit Martin, Maître de Conférences, Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako, Mali

GOMGNIMBOU Alain P. K, Maître de Recherches, Centre National de la Recherche Scientifique et Technologique, Burkina-Faso

DJEZOU Wadjamssse Beaudelaire, Professeur Titulaire, Université Alassane OUATTARA

HIEN Sourbar Justin Wenceslas, Maître de Recherche, Centre National de la Recherche Scientifique et Technologique, Burkina-Faso

TRAORE Souleymane Sidi, Maître de Conférences, Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako, Mali

ALAGBE Benjamin, Professeur Titulaire, Université Abomey Calavi, Bénin

OULAI Jean Claude, Professeur Titulaire, Université Alassane OUATTARA, Côte d'Ivoire

YEMMAFOUO Aristide, Professeur Titulaire, Université de Dschang, Cameroun

Comité de lecture

KOUASSI Kouamé Sylvestre, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)

OULAI Jean-Clodde, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara de Bouaké (Côte d'Ivoire)

KASSI-DJODJO Irène, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)

KANGA Konan Arsène, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara de Bouaké (Côte d'Ivoire)

PAKOUE Yao Claude, Professeur Titulaire- Université Alassane Ouattara de Bouaké (Côte d'Ivoire)

TCHEKOTE Hervé, Professeur Titulaire, Université de Dschang (Cameroun)

ALLA Kouadio Augustin, Maître de Conférences, Université Péléforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

ANDON N'Guessan Simon, Maître de Conférences, Université Péléforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

GOHOUROU Florent, Maître de Conférences, Université Jean Lorougnon GUEDE, Côte d'Ivoire

KOUASSI N'Guessan Gilbert, Maître de Conférences, Université Félix HOUPHOUËT-BOIGNY, Côte d'Ivoire

KONAN Kouakou Attien Jean-Michel, Maître de Conférences, Université Alassane OUATTARA, Côte d'Ivoire

KAMBIRE Bebe, Maître de Conférences, Université Félix HOUPHOUËT-BOIGNY, Côte d'Ivoire

KOUMAN Mouroufié, Maître de Conférences, Ecole Nationale Supérieur (ENS) d'Abidjan, Côte d'Ivoire

TRA Bi Zamblé Armand, Maître de Conférences, Université Alassane OUATTARA, Côte d'Ivoire

DIARRASOUBA Bazouman, Maître de Conférences, Université Alassane OUATTARA, Côte d'Ivoire

AKOUE Yao Claude, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire

N'GUESSAN Atse Alexis, Maître de Conférences, Université Félix HOUPHOUËT-BOIGNY, Côte d'Ivoire

DJANE Kabran Aristide, Maître de conférences- Université Péléforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)

HIEN Sourbar Justin Wenceslas, Maître de Recherche, Institut des Sciences des Sociétés (INSS), Centre National de la Recherche Scientifique et Technologique (Burkina Faso)

KOUADIO Kouassi Edouard, Maître de recherche, Université Alassane Ouattara de Bouaké (Côte d'Ivoire)

KOFFI Simplice, Maître de Conférence, Université Péléforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)

KANGA Hermann, Maître de conférences- Université Alassane Ouattara de Bouaké (Côte d'Ivoire)

GOMGNIMBOU Alain P.K., Maître de Recherche, Institut de l'Environnement et de Recherches Agricoles (INERA) / Centre National de la Recherche Scientifique et Technologique (CNRST), Burkina Faso

DOHO Bi Tchan André, Maître de conférences- Université Alassane Ouattara de Bouaké (Côte d'Ivoire)

TRAORE Souleymane Sidi, Maître de Conférences- Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako (Mali)

ASSOUMAN Serge Fidèle, Maître de conférences, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)

SANDE Zannou, Maître de Conférences- Université Abomey-Calavi (Bénin)

DOUDOU Dimi Théodore, Maître de recherche- Université Alassane Ouattara de Bouaké (Côte d'Ivoire)

ANDON N'Guessan Simon, Maître de conférences, Université Péléforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)

KOFFI Kan Emile, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara de Bouaké (Côte d'Ivoire)

TESSOUGUE Moussa, Maître de Conférences, Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako (Mali)

KOUMA Youssouf, Maître de conférences, Université Péléforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)

SOMMAIRE

GEOGRAPHIE

Kauphya Gonin Daisi YAO et Kouamé Sylvestre KOUASSI

DÉCHETS INDUSTRIELS : IMPACTS DE LA GESTION ENVIRONNEMENTALE POUR UN DÉVELOPPEMENT DURABLE DANS LE DÉPARTEMENT DE SAN PEDRO (SUD-OUEST DE LA CÔTE D'IVOIRE) 6

KOUADIO Adjoua Bénédicte

DÉFIS DE LA GESTION DES DÉCHETS ET RISQUES SANITAIRES DANS LES MARCHÉS SECONDAIRES DE LA VILLE DE BOUAKÉ 23

Emmanuel SOVI

LA GESTION DES ZONES HUMIDES DANS LA COMMUNE D'ADJOHOUN, (BASSE VALLEE DE L'OUEME AU BENIN) 39

Kousso Débora DJÉTÉ

GESTION PARTICIPATIVE ET RAPPORTS DE POUVOIR AU PARC NATIONAL D'AZAGNY : ENTRE COOPERATION ET FRAGILITES 51

DIOMANDE Soualiho et KOUASSI Kouamé Sylvestre

ANALYSE PROSPECTIVE DE LA GESTION DURABLE DE L'ENVIRONNEMENT À TRAVERS LE PRISME DES CONFLITS FONCIERS RURAUX : LE CAS D'ÉTUDE DE MAHANDOUGOU ET NIENDOUGOU (NORD-OUEST DE LA CÔTE D'IVOIRE) 72

KOUAKOU Konan Bienvenue Marcos et KOFFI Simplice Yao

FACTEURS DE LA DURABILITE DE L'ARBORICULTURE DANS LE DISTRICT DES SAVANES (NORD DE LA COTE D'IVOIRE) 95

Kouamé Thierry GOLI et Kouamé Sylvestre KOUASSI

TRANSFORMATIONS DU CADRE DE VIE DES VILLAGES DÉPLACÉS PAR L'AUTORITÉ POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA VALLÉE DU BANDAMA (AVB) DANS LE DÉPARTEMENT DE BÉOUMI (CENTRE DE LA CÔTE D'IVOIRE) : RÉTROSPECTIVE ET ÉVOLUTIONS PROBABLES 111

Sidiki Traoré

SE PREPARER A L'INCERTITUDE : PROSPECTIVE PARTICIPATIVE DANS LE TERRITOIRE DE BLA AU MALI 128

KONAN Olivia Nadine et KOUASSI Kouamé Sylvestre

GOUVERNANCE LOCALE ET DEVELOPPEMENT DURABLE : LE RÔLE DE L'AGENDA 21 DANS LA COMMUNE DE GRAND-BASSAM 149

Issifou Sim-Bassi AMADOU, Mahamadou ILLOU et Tchaa BOUKPESSI
DISTRIBUTION GEOGRAPHIQUE ET REGENERATION D'*AFZELIA AFRICANA* DANS LES TERROIRS RURAUX DE TCHAOUDJO (CENTRE-TOGO) 169

KOUASSI Adjoua Marie Roscane
INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET COMMERCIALISATION DES PRODUITS AGRICOLES DANS LE DÉPARTEMENT D'OUMÉ (CÔTE D'IVOIRE) 186

KOUAKOU Amoin Ariane, BADOU Kouadio Samuel, KOUASSI David Aurélie Abigaïl et KOUASSI Kouamé Sylvestre
L'EFFICACITE ENERGETIQUE DANS LE TRANSPORT FACE AUX ENJEUX DE LA MOBILITE URBAINE A BOUAKE 211

SONDOU Tchakouni
RECONFIGURATIONS DU COMMERCE URBAIN DANS LE GRAND LOME : LES NANA BENZ FACE A L'ESSOR DU E-COMMERCE 226

André SAMA et Oumar KABORE
DÉTERMINANTS DE L'ÉVOLUTION SPATIALE DES FORMATIONS VÉGÉTALES DANS LA RÉGION DU NAZINON DE 2003 À 2023 (BURKINA FASO) 245

Abiré Tassiguè MOUZOU et Pessiézoum ADJOUSSI
OPPORTUNITE DE L'INTEGRATION DE L'AGRICULTURE DE PRECISION DANS LA LUTTE CONTRE LES EFFETS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES SUR LA PRODUCTION AGRICOLE AU TOGO 266

Richard Codjo AKODANDE HONMA
DYNAMIQUES SOCIO-ECONOMIQUES, ENJEUX SECURITAIRES ET POROSITE FRONTALIERE : LE TRANSPORT FLUVIAL DE LA CONTREBANDE ENTRE LA COMMUNE D'ADJARRA (BENIN) ET LES LOCALITÉS D'IPOKIA ET DE BADAGRY (NIGERIA) 280

SODJI Jean
SOURCE D'APPROVISIONNEMENT ET BESOINS EN EAU POTABLE DANS LA COMMUNE D'ALLADA 300

HISTOIRE

KONE NAGNENEGUE, KOUASSI Eponon Innocent et N'ZUÉ Koffi Pascal
LES BÂTIMENTS COLONIAUX ET LA DEGRADATION DE L'ESTHETIQUE URBAINE A BOUAKE 316

AZIAN Déhalé Donation
DÉFIS DE L'APPROVISIONNEMENT EN EAU POTABLE ET VULNÉRABILITÉ DES MÉNAGES RURAUX DANS LA COMMUNE DE TORI-BOSSITO 330

Hamidou Issa
SOUS-REPRÉSENTATIVITÉ FÉMININE AU PARLEMENT CAMEROUNAIS DE 1946 À 2020 : UNE « DOMINATION MASCULINE » CONSTANTE..... 348

ANTHROPOLOGIE-SOCIOLOGIE

Konga PALASSI
VIVRE APRES LE DEGUERPISSEMENT : TRAJECTOIRES SOCIALES ET STRATEGIES DE RECONSTRUCTION DES ANCIENS OCCUPANTS DES TROTTOIRS A LOME..... 366

ADOUKO Épouse KOUADIO Diane Natacha
VARIABILITE CLIMATIQUE ET STRATEGIES DE RESILIENCE DES PAYSANS DE N'DENOU (SOUS-PREFECTURE DE TAABO) 382

Youssouf MEITE
LOGIQUES DE MAINTIEN DES MOTOS-TAXIS DANS LA COMMUNE DE BINGERVILLE : ENTRE RÉGULATION CONJOINTE DE LA MOBILITÉ URBAINE, SOCIABILITÉ ET CONSTRUCTION DE LA RÉSILIENCE JUVÉNILE 397

SILUE Nibé Dramane, TUO Ardjouma et KOUASSI Akissi Germaine
DYNAMIQUES DE COMMUNICATION SOCIALE ET GESTION DES DECHETS DANS LES QUARTIERS COMMERÇANTS MALINKES DE BOUAKE : ENTRE PESANTEURS CULTURELLES ET DEFIS INFRASTRUCTURELS 409

SCIENCE DE L'EDUCATION

ESSEBE-EKWELGEN Charlotte
L'INFLUENCE DE L'ÉDUCATION DE BASE EN ZONE RURALE SUR LES PERFORMANCES SCOLAIRES AU SECONDAIRE : CAS DE DOUALAŸEL (CAMEROUN) 425

PHILOSOPHIE

Serge Armand Dibié Yao BOUAFFOU et Kpa Yao Raoul KOUASSI
INDETERMINATION DU STATUT DES DRONES A L'AUNE DU PRINCIPE D'INCERTITUDE 446

PSYCHOLOGIE

D'sirama Séma KAMINA et Kaka KALINA
« ANALYSE COMPARATIVE DES PERTURBATIONS PSYCHOPATHOLOGIQUES CHEZ LES ENFANTS DE LA RUE ET CEUX DE LA RUE RECUEILLIS DANS LES INSTITUTIONS DE PROTECTION DE L'ENFANCE AU TOGO »..... 464

COMMUNICATION

PRAO Bini Kouamé

« DE L'ARGUMENTATIVE DE LA LEXICALISATION DANS LE LANGAGE IVOIRIEN : L'EXEMPLE DE « ÇA NE VA PAS QUELQUE PART »..... 481

LETTRES MODERNES

Yao Gatien KONAN

ANALYSE DIDASCALIQUE DANS LA TRAGÉDIE DU ROI CHRISTOPHE DE AIMÉ CÉSAIRE : ENTRE CONFIGURATIONS ET FONCTIONS..... 494

L'EFFICACITE ENERGETIQUE DANS LE TRANSPORT FACE AUX ENJEUX DE LA MOBILITE URBAINE A BOUAKE

KOUAKOU Amoin Ariane, Doctorante**,** Université Alassane OUATTARA, Bouaké (Côte d'Ivoire)**,** kouakouamoinariane@gmail.com

BADOU Kouadio Samuel, Doctorant**,** Université Alassane OUATTARA, Bouaké (Côte d'Ivoire)**,** badousamuel@gmail.com

KOUASSI David Aurélie Abigaïl, Assistante**,** Université Alassane OUATTARA, Bouaké (Côte d'Ivoire)**,** Odassi21@yahoo.fr

KOUASSI Kouamé Sylvestre, Professeur Titulaire**,** Université Alassane OUATTARA, Bouaké (Côte d'Ivoire)**,** kouamsylvestre@yahoo.fr

Résumé

Le transport fait partie des éléments importants pour le développement socio-économique d'un Etat, d'une communauté ou même d'un continent. Il joue un rôle important dans la réalisation du développement économique et assure le déplacement des personnes. Cependant, il occupe une sérieuse place dans la consommation d'énergie et contribue à 29% à l'émission de gaz à effet de serre dans le monde. A Bouaké, le transport urbain est régi par l'usage de plusieurs moyens de transport, qui utilisent une diversité de sources d'énergie allant du conventionnelle au non conventionnel. Cela en raison de l'interdiction de certaines d'entre elles par la loi numéro 92-469 du 30 Juillet 1992. L'utilisation de toutes ces énergies a des effets sur l'environnement et la santé dû aux polluants qu'elles contiennent. Cet article, vise à comprendre l'impact des différentes sources d'énergie dans le transport urbain à Bouaké sur l'environnement et la santé des populations. Les données de cette étude sont issues des sources documentaires et d'une enquête de terrain effectuée auprès de 398 conducteurs de toutes les catégories d'engins qui interviennent dans le transport urbain de Bouaké. Les résultats de cette étude montrent que 98% des conducteurs de taxis enquêtés roulent au gaz butane qui est une énergie dont l'utilisation dans le transport est interdite. Pourtant le gaz butane a un impact plus faible sur l'environnement et sur la santé que les énergies fossiles. Cela pourrait faire d'elle, la source d'énergie la plus efficace, propre pour le transport urbain à Bouaké, si des initiatives sont prises pour son amélioration.

Mots clés : Bouaké, efficacité énergétique, transport urbain, mobilité, source d'énergie

Abstract

Transport is one of the important elements for the socio-economic development of a State, a community, or even a Continent. Indeed, it plays a major role in achieving economic development. It also ensures the movement of people. However, it occupies a significant share of energy consumption and contributes 29% to greenhouse gas emissions. In Bouaké, urban transport is governed by the use of several modes of transport, which utilize a variety of energy sources ranging from conventional to non-conventional. This includes some that are banned by law number 92-469 of July 30, 1992. The use of all these energy sources has impacts on the environment and health due to the pollutants they contain. This article aims to understand the impact of different energy sources in urban transport in Bouaké. The data for this study are derived from documentary sources and a field survey conducted among 398 drivers of all categories of vehicles operating in Bouaké urban transport. The results of this study show that 98% of the surveyed taxi drivers run on butane gas, an energy source whose use in transport is prohibited. Yet, this energy source has a lesser impact on the environment and health. This

could make this energy source the most efficient and clean for urban transport in Bouaké, if initiatives are taken for its improvement.

Keywords: Bouaké, Energy efficiency, urban transport, mobility, energy source

INTRODUCTION

Le transport est une activité indispensable dans le développement socio-économique d'un Etat, voire d'une communauté ou même d'un continent. En effet, il joue un rôle important dans la réalisation du développement économique dans divers domaines de production (échange, commerce etc.). Cependant, il occupe une part importante dans la consommation d'énergie et contribue à 29% à l'émission de gaz à effet de serre (E. Bailleul, 2018, p.4). Le secteur des transports est responsable de de près à 19% de la consommation d'énergie et 23% des émissions de dioxyde de carbone, avec une dépendance des énergies fossiles qui connait la croissance d'émission la plus forte dans le monde (IEA/OECD, 2009) cité par (F.Yoann, 2013, p.3). Au vu donc des enjeux économiques et sociaux importants du secteur du transport, l'amélioration de l'efficacité énergétique dans l'atteinte du développement durable que s'est fixé les pays du monde se pose avec acuité. Il s'agit du protocole de Kyoto dont l'article 2 souligne que l'amélioration de l'efficacité énergétique serait d'une grande nécessité dans le développement durable (A. Baimey, B. Faraco, A. Diouf, 2012, p.2).

En Côte d'Ivoire, selon W. A. Gahié (2019, p.4), le secteur des transports est responsable d'environ 23% des émissions globales de carbone dû à la combustion d'énergie et représente la deuxième plus forte croissance des émissions par secteur après le secteur de l'électricité.

A Bouaké, le transport joue un rôle particulièrement important dans la couverture en mobilité des personnes et des biens. Il constitue un secteur pourvoyeur d'emplois pour les nombreux jeunes déscolarisés et contribue à la dynamique économique de la ville (A. J. M. K. Kouakou, 2017, p.18). Cependant, après la crise militaro politique de 2002 on assiste à l'utilisation de diverses sources d'énergie dans le transport urbain de Bouaké. La question principale de cette étude est la suivante : comment l'utilisation des différentes sources d'énergie dans le transport urbain impacte-t-elle l'efficacité énergétique dans la ville de Bouaké ?

La présente étude a donc pour objectif de comprendre comment les différentes sources d'énergie utilisées dans le transport contribue à atteindre l'efficacité énergétique de la ville de Bouaké.

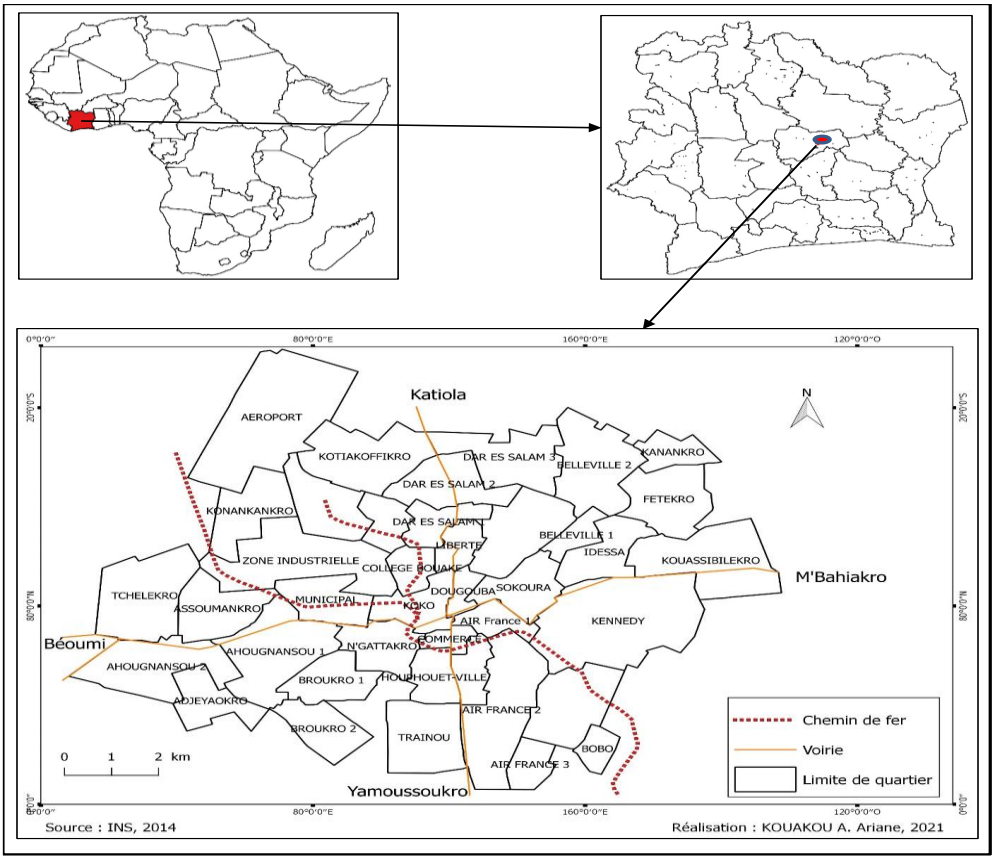
1. MÉTHODOLOGIE

1.1. Présentation de la zone d'étude

Le cadre spatial de notre étude est la ville de Bouaké. Située au centre du pays, elle constitue une zone de transit pour les déplacements en direction des autres villes du pays et même des pays de la sous-région. La ville a très tôt bénéficié de transport urbain et d'infrastructures de bonne qualité dont des voiries (K. H. J. Niamien, (2015, p 6). Ville cosmopolite, Bouaké est la deuxième ville du pays avec une population estimée à 536189 habitants (RGPH, 2014).

Relativement jeune et exerçant dans divers domaines d'activités à savoir commerce, artisanat, industrie, administration, qui exigent quotidiennement les mouvements des populations. La diversité des moyens de transport tels que les gbâkas, les taxis collectifs communaux, les motos taxis, les tricycles et les bâchées dont regorge la ville de Bouaké, assurent le déplacement des personnes et facilitent la circulation des biens au sein de la ville. La présence donc de tous ces moyens de transport requiert l'utilisation diverses sources d'énergie. La carte n°1 présente notre zone d'étude.

Carte 4 : Présentation de la zone d'étude



La ville de Bouaké compte 49 quartiers qui sont reliés par des voies de communication facilitant la mobilité des personnes et des biens au sein de la ville (Mairie, 2021). Elle est également, traversée par le chemin de fer du depuis le sud vers le Nord de la ville.

1.2. Techniques de collectes et de traitement des données

Dans le cadre de cette étude nous avons eu recours aux données qualitatives et quantitatives. L'obtention de ces données a commencé par la recherche documentaire à travers les ouvrages, articles et les revues. Par la suite des observations directes sur le terrain, ainsi que les enquêtes par entretiens ont été faites. Pour finir, les conducteurs ont été soumis à une enquête par questionnaire. Plusieurs, méthodes ont été mobilisées pour cette étude. Il s'agit de la méthode par quota qui a permis de déterminer le nombre de conducteurs enquêtés en fonction des différentes catégories d'engins. La méthode aléatoire stratifiée a servi pour déterminer le nombre de gares enquêtées, notamment celles des moto taxi, des tricycles et des gbakas. Quant à la méthode par choix raisonnée elle a servi à faire ressortir le nombre des usagers enquêtés,

la méthode aléatoire simple a permis de faire le choix des conducteurs de taxis enquêtés. La taille de l'échantillon s'étend sur 398 conducteurs composés de 64 conducteurs de taxi, 3 conducteurs de gbakas, 250 conducteurs de moto taxi et 81 conducteurs de tricycles. Le traitement des données s'est fait de façon manuelle et informatique. Pour le traitement de textes, la confection des cartes et des tableaux statistiques, les logiciels Word 2016, Excel 2016, Sphinx v5, QGIS 2.2 ont été utilisés.

2. RÉSULTATS

2.1 Le transport urbain à Bouaké, un secteur regroupant plusieurs modes de transport

Erigée en commune mixte en 1932 et ce jusqu'en 2002, Bouaké abritait un transport collectif dirigé essentiellement par des particuliers et ce, en l'absence d'un service de transport collectif public pour assurer le déplacement des populations et des biens. Les moyens de transport les plus connus sont : les taxis ville, les minibus (gbakas), les motos taxis et les tricycles. Ces moyens de transport se mettent au service des besoins de la population. Parmi les moyens de transport collectif proposés aux habitants de Bouaké, on distingue deux moyens de transport très anciens (les taxis ville et les gbakas) et deux autres moyens de transport récents issus de la crise militaro-politique de 2002 (mototaxis et tricycles). L'effectif de tous ces modes de transport s'élève à 5269 dont 852 taxis, 40 gbakas, 3 300 motos taxis et 1 077 tricycles. Par ailleurs, le fort étalement urbain corollé à la forte croissance démographique exige de plus en plus de moyens de déplacement performants et sécurisés. L'arrivée depuis 2021, des bus du transporteur urbain de référence qu'est la SOTRA et des taxis ivoires ont significativement impactés le transport urbain à Bouaké.

2.1.1. Les taxis villes et les gbakas : les plus anciens modes de transport à Bouaké

La ville de Bouaké a connu une évolution continuelle de son espace depuis les années de l'indépendance jusqu'à nos jours. Cette dynamique de l'espace urbain à Bouaké a contribué à faire naître des quartiers à la périphérie. Cette présence humaine requiert des moyens de transport dans la ville pour assurer le déplacement des populations qui y résident. C'est ainsi que sont apparus les taxis ville et les gbakas dans le transport urbain de Bouaké au cours des années 1970. Cela, afin d'améliorer les conditions de déplacement des populations, dont « la marche à pied » était le seul mode de déplacement existant. La photo 1 présente des taxis en circulation dans la ville.

Photo 1 : Présentation des taxis à Bouaké

Prise de vue : Kouakou Ariane, 2025

Cette photo présente les taxis communaux qui exercent dans la ville. Nous observons des taxis ville en pleine activité de circulation à Bouaké. Ils sont reconnaissables par la couleur orange qui leur est attribuée. Ce mode de transport est spécialisé dans le transport des personnes. Il joue un rôle extrêmement important dans le quotidien des populations depuis plusieurs années. Les gbakas sont des minibus dont les places assises sont comprises entre 12 et 32. Ils assurent le transport collectif intra urbain. Leur apparition dans le transport urbain de Bouaké remonte à la fin de l'année 1979. Elle émane d'une initiative des autorités municipales pour palier à l'insuffisance des taxis ville dans le transport intra-urbain. En vérité ces véhicules étaient spécialement prévus que pour les quartiers situés à la périphérie de la ville en vue de résoudre les difficultés de mobilités des populations de ces quartiers. La photo 2 présente une gare de gbakas.

Photo 2 : Une gare de gbakas au grand marché

Prise de vue : Kouakou Ariane, 2025

L'émergence des gbakas dans le transport urbain de Bouaké, survient parce que les taxis-villes qui assuraient la mobilité urbaine n'ont pas été épargnés par la crise économique de 1980 qui a suscité une augmentation du prix du carburant. L'augmentation du prix du transport dû à cette situation et le refus des conducteurs de taxis de desservir les quartiers situés à la périphérie en

raison de l'état dégradé des routes favorisent l'émergence d'une solution palliative : les gbakas. Les gbakas ont ainsi permis de résoudre une grosse difficulté dans le déplacement des populations.

2.1.2. Les motos taxis et les tricycles : des modes de transport récents

Le phénomène des motos taxis dans la ville de Bouaké est apparue pendant la crise militaro-politique de 2002. Durant cette crise, les activités economiques de la ville ont connu un ralentissement provoquant un chômage de masses des populations. Pendant cette période l'on observait l'absence de moyens de transport intra urbain à Bouaké. Car, les véhicules étaient réquisitionnés par les forces armées. Cette situation a poussé les propriétaires des véhicules à stationner leurs engins de peur qu'ils leur soient pris de force par les forces armées. Certains de ces conducteurs ont quitté la ville pour s'installer ailleurs. On assiste par voie de conséquence à la disparition des taxis et des gbakas, principaux moyens de déplacement au sein de la ville. Ce problème a engendré des difficultés de mobilités pour les populations n'ayant pas quittés la ville. C'est dans ces conditions que les motos-taxis sont apparus dans le transport urbain de Bouaké. La Photo 3 présente une gare de moto taxis.

Photo 3 : Une gare de moto taxi au quarter zone-Industrielle

Prise de vue : Kouakou Ariane, 2025

Cette image présente une gare de moto taxi dans le quartier Zone Industrielle. Ces motos taxi sont devenus les moyens de transport les plus empruntés par les populations qui vivent surtout dans les quartiers reculés. Depuis leur intégration dans le transport urbain à Bouaké en 2002, les motos-taxis connaissent une évolution remarquable. De 2014 à 2021, leur nombre est passé de 1715 à 3300 (service transport, Mairie, 2021). Cette évolution est dû à plusieurs facteurs. Avec le retour à la normalité l'Etat Ivoirien va mettre en place en 2012, l'Autorité pour le Désarmement, la Démobilisation et la Réintégration (ADDR), en vue de la réinsertion des ex-combattants issus de cette crise aux activités socio professionnelles et economiques. A Bouaké le transport est un secteur choisi par plusieurs démobilisés pour leur intégration à la vie sociale et économique. Ainsi, après avoir suivi des formations dans différentes auto-école de la ville et d'autres formations complémentaires en comptabilité simplifiée et en incivisme, en rapport avec le domaine du transport choisit. A la suite de cette formation, après leur réussite aux examens d'autoécole, l'Autorité pour le Désarmement, la démobilisation et la réinsertion va

remettre sur deux phases des permis de conduire et des moto tricycles aux démobilisés de la crise. Durant la première phase du projet en 2011, l'ADDR a remis 285 motos tricycles sur 319 ex-combattants. Il émerge en outre, les motos tricycles en vue d'assurer le transport des marchandises. La deuxième vague du projet a eu lieu en 2014 et a concerné 539 démobilisés qui étaient en formation durant la première vaque. Ces ex combattants ont à leur tour reçu des moto tricycles. Avec ses engins les nouveaux réinsérés dans la vie sociale vont mener des activités génératrices de revenus dans la ville de Bouaké. Des années plus tard, les motos tricycles vont commencer à être utilisés par des particuliers pour répondre à la question du chômage dans la ville (Photo 4).

Photo 4 : Une gare de tricycle au quartier Broukro

Prise de vue : Kouakou Ariane, 2025

Les enquêtes de terrain auprès des conducteurs de tricycles montre que ces engins sont capables de transporter tout type de marchandises. Aujourd'hui à Bouaké, les tricycles jouent le rôle des véhicules bâchés en voie de disparition dans le transport urbain de Bouaké.

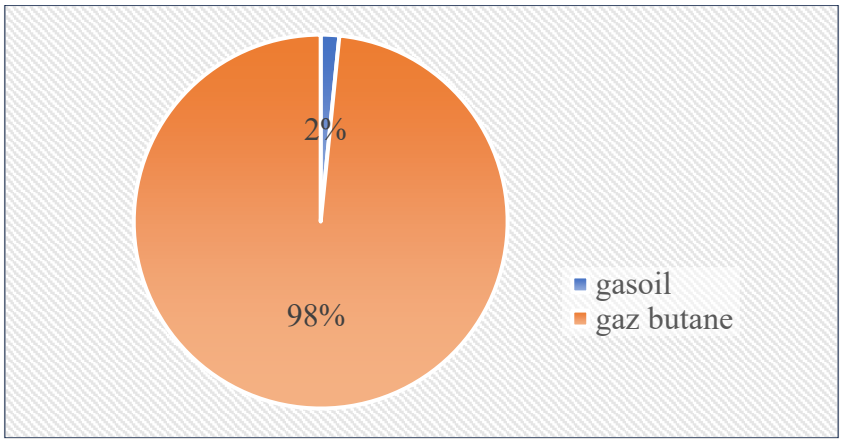
2.2. Les sources d'énergie au cœur du fonctionnement des différents moyens de transport

A Bouaké, le secteur du transport urbain est dominé par l'utilisation de plusieurs sources énergies qui permettent à l'activité de fonctionner.

2.2.1. Les sources d'énergie utilisées par les conducteurs de taxis communaux et les gbakas

Après la crise de 2002, de nouvelle source d'énergie, notamment le gaz butane ont commencé à être utiliser dans le transport avec les conducteurs de taxis. Contrairement, au gasoil et l'essence super qui étaient employé auparavant par les chauffeurs de taxis à Bouaké, cette énergie nouvelle qui est le gaz butane est devenu la principale source d'énergie pour ces conducteurs. La figure 1 présente la répartition des sources d'énergies utilisées par les conducteurs de taxis communaux.

Figure 8 : Sources d'énergie utilisées par les conducteurs de taxis communaux



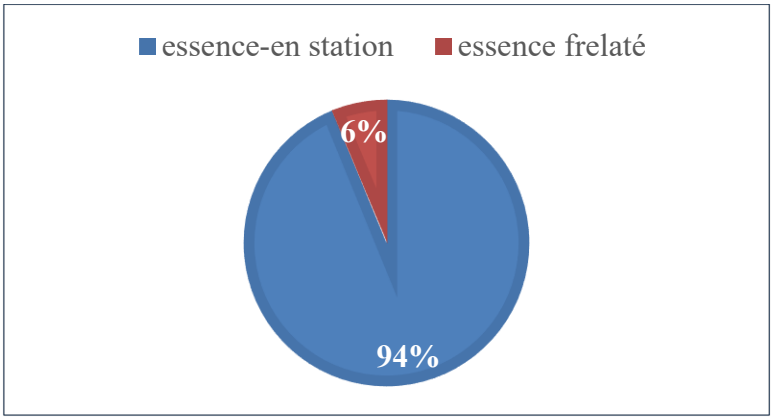
Source : Nos enquêtes, 2021

A partir de la figure nous observons une réalité de la situation qui nous a été dite au cours de notre enquête sur le terrain auprès des responsables syndicats de taxis de Bouaké des personnes en charge de l'activité dans la ville. En effet, 98% des conducteurs de taxis ville utilisent le gaz butane comme carburant pour faire fonctionner leur véhicule. Cette importante proportion s'explique par plusieurs faits : la concurrence déloyale livrée aux véhicules taxis par les motos taxis, le coût élevé de l'essence et du gasoil, le prix d'achat des véhicules constamment en hausse, le prix élevé des moteurs de véhicule, l'augmentation des droits et taxes douaniers, etc. Autant de raisons qui ont favorisé l'utilisation de cette source d'énergie bon marché pour minimiser les coûts et maximiser les bénéfices. Les conducteurs utilisant le gasoil conventionnel pour leurs activités ne représentent que 2% des conducteurs. Cela confirme le fait que la majorité des taxis à Bouaké sont passés au gaz butane comme énergie principale. Cette proportion peut aussi se justifier par le fait que les conducteurs roulant au gasoil n'ont pas encore installé la bombonne de gaz dans leur véhicule. Pour ce qui concerne les conducteurs de gbakas, ils utilisent à 100% le gasoil comme source d'énergie principale. Cette énergie leur est plus avantageuse en comparaison à l'essence.

2.2.2. Les sources d'énergie utilisées par les conducteurs de tricycles (triporteurs) et de moto taxi

L'essence est la source d'énergie qui cadre le plus avec les motos et les tricycles. Car, la conception de ces engins est fonction de cette source d'énergie. L'activité des motos tricycles qui se déroule sur l'espace urbain à Bouaké demande une consommation importante d'énergie. De ce fait, chaque jour une quantité importante d'essence est utilisée. De même, les motos taxis diffèrent selon la qualité d'essence utilisée (Figure 2).

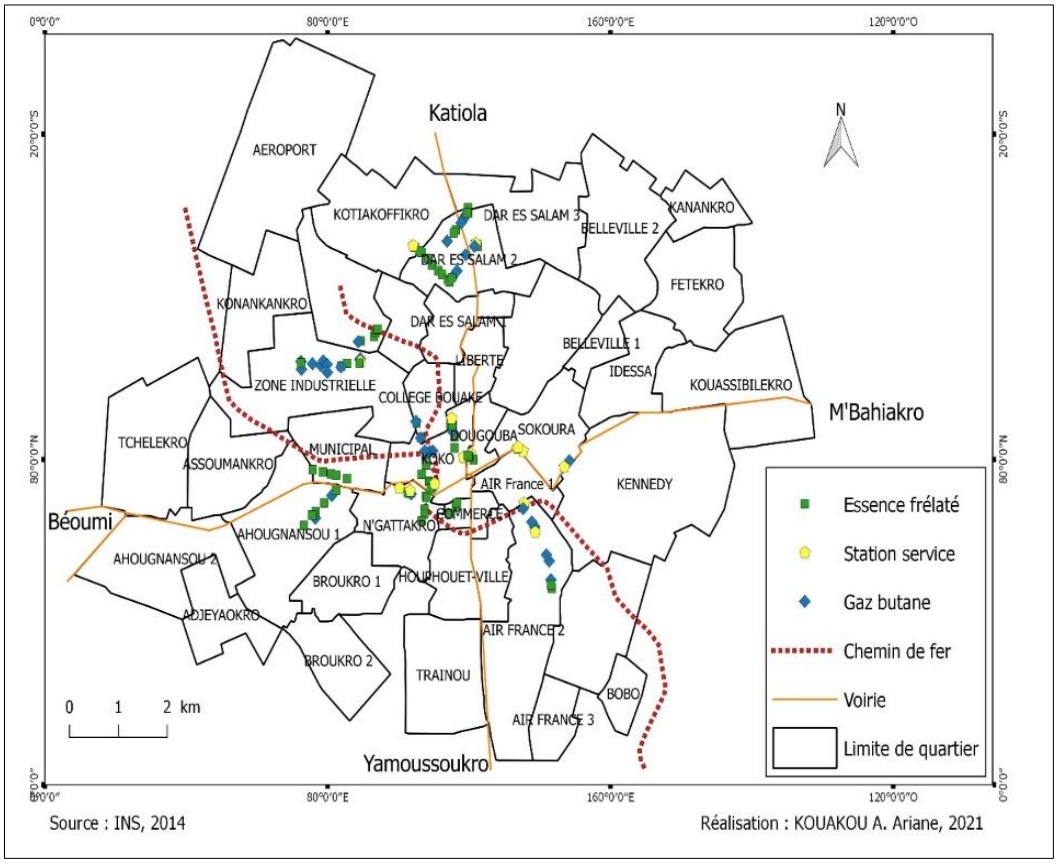
Figure 9 : Sources d'énergie utilisées par les conducteurs de tricycles



Source : Nos enquêtes, 2021

La figure 2 indique que l'utilisation des sources d'énergie varie d'un conducteur de tricycle, à un autre. Nous observons pour ce groupe de conducteurs que 94%, soit la majorité des conducteurs de motos tricycles utilise l'essence en station comme énergie principale. Cela se justifie par le prix avantageux de l'énergie, relativement à la quantité utilisée. Aussi, 6% des conducteurs de moto tricycle utilisent l'essence frelaté comme source d'énergie. Cette proportion de conducteurs concerne des jeunes chauffeurs de moto taxi (moins de 18 ans), qui de peur de se faire arrêter par la police, optent pour cette énergie de mauvaise qualité. Cette réalité se justifie également par le fait que les quartiers habités par certains de ces jeunes ne disposent pas de stations-services. Ils se ruent ainsi, vers la seule source d'énergie accessible. Pour les motos taxis, il est ressorti que 100% des conducteurs de motos taxis que nous avons enquêtés utilisent l'essence en station. En effet, pour eux l'essence en station est de bonne qualité contrairement à celle vendue en bordure des routes qui est dénaturé à cause des mélanges qui y sont ajoutés. A Bouaké différents lieux d'approvisionnement existent selon le type d'énergie commercialisé. Ainsi, selon le besoin de chaque mode de transport, les conducteurs se rendent aux lieux indiqués pour se ravitailler en énergie. Ces lieux de ravitaillement sont répartis sur l'ensemble de la ville. (Carte 2).

Carte 5 : Lieux de ravitaillement en énergie selon les quartiers enquêtés



A partir de la carte, l'on observe une répartition inégale des lieux de vente et d'approvisionnement en énergie dans les quartiers de la ville. En effet, les quartiers Dar-es-Salam, Zone Industrielle et Koko présentent une forte présence de magasins de vente et d'approvisionnement de gaz butane. Cela se justifie par le fait que ces quartiers sont reconnus pour la forte utilisation de ce carburant. Pour les lieux de vente ou de commercialisation d'essence frelaté, ils sont généralement localisés dans les quartiers Koko, Dar-es-Salam et Ahougnansou. Ce carburant est le plus accessible par les populations, car proches des lieux d'habitants et plus nombreux à l'échelle des quartiers. Ainsi, le facile accès à cette source d'énergie aide énormément les conducteurs. Quant à l'essence de station-service, on le remarque le plus dans les quartiers de N'gattakro, Sokoura et Koko. Ces infrastructures énergétiques sont d'une grande utilité pour les conducteurs. La planche photographique 1 présente une station et point de vente de carburant frelaté.

Planche photographique 1 : Station-service et point de vente de carburant frelaté

Prise de vue : Kouakou Ariane, 2025

A partir de ces photos on perçoit les lieux d'approvisionnent et l'energie utilisés par les différents moyens de transport urbain à Bouaké. Les stations-services sont des lieux de vente de carburant (essence et gasoil). Elles sont situées en bordures des routes et des autoroutes pour rapprocher l'énergie des engins. Quant aux lieux informels de commercialisation du carburant dite frelaté, on les retrouve partout à l'intérieur des quartiers au sein de la ville. Cette activité se déroule sur les carrefours et aussi le long des voies. Elle est exercée par toutes les tranches d'âge et genre de la population (jeune, vieux, homme, femme).

2.3. Les sources d'énergie : facteurs de pollution et de fragilisation de l'efficacité énergétique dans la ville de Bouaké

2.3.1. Les composantes issues des énergies fossiles utilisées pour le fonctionnement des engins, facteur de maladies

Toutes les énergies contiennent des polluants qui permettent de les apprécier selon les effets qu'ils produisent pendant leur combustion. Le secteur des transports se présente comme le principal émetteur des différents polluants contenus dans le carburant. Ces sources d'énergie sont composées du monoxyde de carbone (CO), dont le composé organique contient du carbone et de l'hydrogène. Ces éléments chimiques proviennent de la combustion incomplète de carburant pétrolier et de plomb qui représentent trois polluants caractéristiques des véhicules à essence. Les transports collectifs sont aussi émetteurs d'une grande quantité d'oxyde d'azote (NOX) qui est un polluant mixte des moteurs à essence et diesel. En outre, Les PM10 sont les polluants qui caractérisent les moteurs diesel. Le tableau 1 présente les différents polluants contenus dans les sources d'énergie utilisées dans le transport et leurs effets sur l'environnement et sur la santé de l'homme.

Tableau 6 : : Les principaux polluants et leurs effets sur la santé et sur l'environnement

	GAZ BUTANE			**GASOIL/ESSENCE**			
	POLLUANTS			POLLUANTS			
	Monoxyde de carbone (CO)	Monoxyde de carbone (CO)	Dioxyde de Soufre (SO2)	Plomb PB	Ozone (O3)	Oxyde d'Azote (NO)	Particule en suspension (PS)
Effet sur la santé	Se fixe à la place de l'hémoglobine du sang	Se fixe à la place de l'hémoglobine du sang	Trouble respiratoire	Trouble du développement cérébral	Pénètre les voies respiratoires les plus fines	Pénétration de l'appareil respiratoire	Irritation et altération de la respiration, cancer
Effet sur l'environnement					Effet néfaste sur la végétation		Contamine l'écosystème Baisse des rendements

Source ; Kassi-Djodjo, 2007

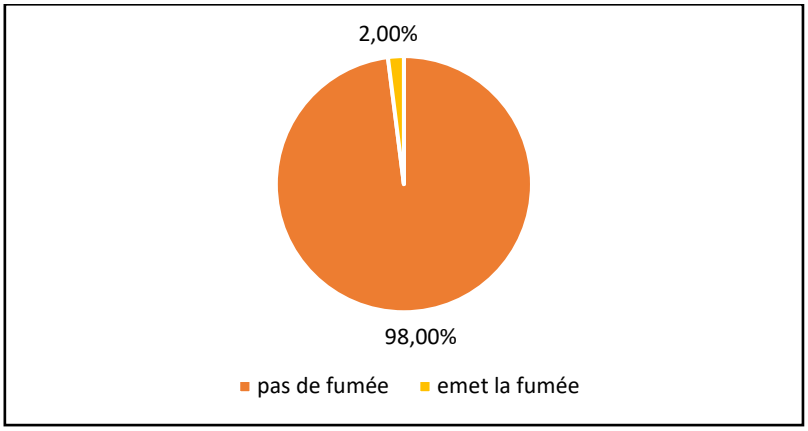
Le tableau 1 présente les différents polluants contenus dans les sources d'énergie utilisées par les moyens de transport. On observe que les polluants qui composent les sources d'énergie ont plus d'effet sur l'environnement que sur la santé des populations surtout pour en ce qui concerne le gaz butane.

2.4. L'efficacité énergétique à Bouaké, définie selon les sources d'énergie et le type d'engins

2.4.1. Le gaz butane comme principale source d'énergie contribuant à l'atteinte de l'efficacité énergétique dans le transport urbain à Bouaké

A Bouaké, la question de l'efficacité énergétique se pose en raison de la diversité des sources d'énergie utilisées dans le transport urbain. Contrairement aux autres sources d'énergie, l'utilisation du gaz butane comme carburant s'avère bénéfique en termes de préservation de l'environnement. Car son utilisation émet moins de gaz à effet de serre, à cause des composantes contenus dans cette source d'énergie. On perçoit l'efficacité énergétique dans le transport à Bouaké avec les taxis, grâce à l'utilisation du gaz butane comme carburant. Cette forte utilisation du gaz butane par ce moyen de transport permet de réduire la quantité de gaz à effet de serre engendré par le transport ; ce, contrairement aux autres villes du pays où les moyens de transport utilisent que le carburant conventionnel qui a plus d'impact sur l'environnement. La figure 3 présente la proportion de conducteurs exerçant leur activité avec le gaz butane et dont le véhicule n'émet pas de fumée.

Figure 10 : répartition des conducteurs utilisant le gaz et rejet de fumée par le véhicule



Source : Nos enquêtes, 2021

La majorité des conducteurs de taxis enquêtés, soit 98% qui roulent au gaz butane, affirment que leur véhicule n'émet pas de fumée. Cela peut se justifier par le fait que le gaz butane contient peu de polluant. La combustion de ces polluants ne permet pas au véhicule de dégager de la fumée. Quant à 2% des conducteurs qui alimentent leurs engins avec d'autres sources d'énergie que le gaz, attestent que leur véhicule émet de la fumée lors de l'activité. Nous pouvons expliquer cette situation par les polluants qui sont contenus dans ces énergies. Atteindre l'efficacité énergétique à Bouaké passe par le gaz butane qui émet moins de polluants que les autres carburants.

2.4.2. Les effets de l'efficacité énergétique sur l'avenir du transport à Bouaké selon les acteurs

Pour les responsables des transporteurs, l'utilisation du gaz butane pour le transport doit être encouragée voir même améliorée par les autorités du pays. Ces conducteurs se basent sur l'expérience de certains pays voisins comme le Ghana où l'utilisation du gaz butane se pratique dans un cadre légal. Pour eux, si dans ce pays l'utilisation du gaz butane bénéficie d'un cadre technologique qui permet de protéger la vie des personnes et des acteurs face aux risques d'explosion que rencontrent les conducteurs, en Côte d'Ivoire, il est possible de créer les conditions pouvant faciliter l'utilisation de ladite énergie comme carburant. Ils se basent aussi, sur le fait que l'utilisation du gaz butane comme carburant est plus économique et moins polluant par rapport aux fossiles. L'idée d'utiliser du gaz butane en tant que carburant a du mal à être acceptée par les autorités de la ville de Bouaké, pour les arguments classiques liés à son aspect inflammable et à l'interdiction par l'Etat, de son utilisation comme carburant sur l'étendue du territoire ivoirien.

3. DISCUSSION

La mobilité est une condition nécessaire de l'inclusion sociale. Elle peut répondre au niveau local à des enjeux environnementaux, sanitaires, sociaux, et économiques ou bien les aggraver. L'utilisation de l'énergie est vitale pour le fonctionnement des modes de déplacement. Environ 93% à 98% des modes de transport routier sont alimentés par des produits pétroliers, utilisés sous différents noms : essence, gasoil, diesel. L'ensemble de ces sources d'énergies existe dans les usages quotidiens de mobilité dans la ville de Bouaké. Les résultats de cette étude rejoignent

ceux de la banque mondiale, (2018, p.12), qui souligne que plusieurs modes de transport sont utilisés dans le transport urbain, principalement au niveau des transports motorisés (bus, motos, taxis, mototaxis, tricycles), pour répondre aux besoins de deplacements des individus. L. Attia (2017, p. 19), rajoute que les modes de transport motorisés font partir des transports routiers, assuré part divers engins pour le déplacement des personnes et des marchandises de façon individuelle tout comme collectif. Le gasoil et l'essence couvrent 98% de l'énergie utilisée dans le transport routier à l'échelle mondiale. A bouaké, le gasoil couvre 100% des usages des conducteurs de gbakas et seulement 2% des taxis. L'essence couvre 100% des usages des mototaxis et tricycles. La principale source d'énergie utilisée par les taxis communaux est le gaz butane. Environ 98% des conducteurs de taxi enquêtés exercent leur activité avec le gaz butane. Ce résultat corrobore celui de K. S. KOUASSI (2013, P.257), dont l'étude indiquait que plus de 90% des taxis fonctionnaient au gaz butane. On note donc une similarité de la proportion de l'usage du gaz butane dans les taxis à Bouaké. Cette situation est le contraire de celle vécu dans la ville de Ouagadougou au Burkina Faso où la tendance d'utilisation du gaz butane dans les taxis tend à diminuer au fil des années passant de 40% en 2012 à 25% en 2024 (A. M. Ilboudo, V. Zoma, A. A. Sodoré, 2026, p.249). La diversité des sources d'énergie dans le secteur des transports est un facteur de pollution et de fragilisation de l'efficacité énergie. Selon D. Echui, (2012, p.74) le rejet de gaz carbonique à travers l'émission de gaz à effet de serre par les véhicules représente une source de pollution pour l'atmosphère et un risque pour la santé humaine due à la forte concentration des polluants nocifs dans l'air. Cette situation met en mal l'atteinte à l'efficacité énergétique qui vise une réduction des gaz à effet de serre dans le secteur du transport. Pour réussir à ce pari l'Union Européenne s'est fixé un objectif des « 20-20-20 » jusqu'en 2020, qui consiste à diminuer de 20% les émissions de gaz à effet de serre, d'économiser de 20% l'énergie grâce à une meilleur efficacité énergétique et de porter à 20% la part des énergies renouvelable (W. Bouamama, 2013, p.17). A Bouaké selon les responsables syndicat des taxis communaux il est possible d'encadrer l'activité du transport à travers l'usage de gaz butane en créant un cadre technologique pour réduire les risques d'explosion. Car le gaz butane au regard des problèmes d'explosion contribue à l'efficacité énergétique à travers ses nombreux avantageux, économique et environnemental.

CONCLUSION

Le transport est très important pour la mobilité des personnes et des biens. Il se trouve primordial, dans certains domaines d'activités. Cependant, l'on ne peut parler de transport sans évoquer la question de l'énergie qui permet le fonctionnement des engins utilisés pour le déplacement. Toutes les énergies n'ont pas les mêmes effets sur l'environnement et sur la santé des hommes. Ce qui permet d'évoquer la question de l'efficacité énergétique dans le transport afin de réduire les émissions de gaz à effets de serre dans l'atmosphère. La forte utilisation du gaz butane comme carburant ne soulève-t-elle pas d'autres enjeux de développement liés au secteur du transport en Côte d'Ivoire ?

Références bibliographiques

ATTIA Labri, 2017, *Le transport urbain durable dans la ville de Guelma*, Mémoire en Architecture, Université de Guelma, Algérie, 85 p.

BAILLEUL Esther, 2018*, Mobilité, énergie et développement local : Quelle mobilité pour des territoires à energie positive* ? ADEME, Montreuil, 43p.

BAIMEY Ange, FARACO Benoit, DIOUF Aissatou, 2012, *Efficacité Energétique une clé pour un développement plus durable pour les communautés locales*, « réseau climat développement », Rio, 4 p.

BANQUE MONDIALE, 2018, *Elaborer une politique de transport urbain*, Quelles sont les options et comment choisir, Washington, p.96

ECHUI Aka Desire, 2012*,* « Le transport urbain à Abidjan face aux défis du développement durable », in *revue de géographie tropicale et d'environnement*, N°2, p. 63-78.

GAHIE Wouomon Aristide, 2019*, Projet feuille de route pour une mobilité durable en Côte D'ivoire* : *Emergence – bas carbone dans les transports,* climat chance, 43p.

GOTA Sudhir, 2018, *La route vers une mobilité bas-carbone*, Climat chance, 121 p.

ILBOUDO Addoul Moumouni, ZOMA Vincent, SODORE Abdoul Azize, 2016, « mobilité et énergie à Ouagadougou au Burkina Faso : l'essor clandestin du gaz butane dans le secteur des taxis », *in Géoreview*, N° 36.1, p244-259.

KASSI-DJODJO Irène, 2007, *Régulations des transports populaires et recomposition du territoire* urbain *d'Abidjan*, Thèse de géographie, Université de Montaigne, Bordeaux 3, 312p.

KOUAKOU Attien Jean-Michel Konan, 2017, « les services collectifs de transport intra-urbain à Bouaké : des offres de mobilités à hauts risques pour les populations », *in échogéo,* N°14882, p1-19.

KOUASSI Kouamé Sylvestre, 2014, « Les taxis à gaz, une autre forme de désordre urbain à Bouaké », *in European scientific Journal,* N°35, vol 10, pp257-271.

NIAMIEN Kadjo Henri-Joel, 2015, *mobilité et insécurité routière dans la ville de Bouake,* mémoire de master, Université Alassane Ouattara, Bouaké, 256p.

YOANN Fidelis, 2013*, Pays en développement : transports urbain et régionaux de personnes*, mémoire master professionnel, Université lumière Lyon2, France, 84p.

RECONFIGURATIONS DU COMMERCE URBAIN DANS LE GRAND LOME : LES NANA BENZ FACE A L'ESSOR DU E-COMMERCE

URBAN TRADE RECONFIGURATIONS IN GREATER LOMÉ: NANA BENZ FACING THE RISE IN E-COMMERCE

SONDOU Tchakouni, Centre d'Excellence Régional sur les Villes Durables en Afrique (CERViDA-DOUNEDON), Université de Lomé, tchakouni.sondou@cervida-togo.org

Résumé

Le Grand Marché de Lomé, lieu historique du commerce textile ouest-africain, connaît depuis le début des années 2020 une recomposition spatiale et organisationnelle liée à l'essor du e-commerce et du social commerce. Les Nana Benz se trouvent confrontées à l'irruption de cette forme commerces e dans leurs circuits traditionnels. Cette étude vise à analyser l'adaptation des pratiques commerciales traditionnelles à la transition numérique. Elle s'appuie sur 38 entretiens semi-directifs menés entre mars et avril 2026 auprès de commerçantes, d'intermédiaires et de clients, tant sur le marché physique que sur des plateformes numériques (WhatsApp Business, Facebook Marketplace, TikTok). Les résultats montrent que la figure des Nana Benz ne disparaît pas face au numérique, mais se reconfigure. Elles se reconfigurent en investissant les plateformes numériques comme extension de leur espace marchand physique, tout en préservant les codes de confiance et de proximité relationnelle qui fondent leur modèle historique. Cette hybridation engendre de nouvelles géographies du commerce urbain, à la croisée des logiques formelles et informelles, du local et du transnational, notamment avec l'arrivée des produits chinois.

Mots-clés : Nana Benz, e-commerce, commerce transnational, hybridation commerciale, Grand marché de Lomé.

Abstract

The Grand Market of Lomé, a historic hub of West African textile trade, has been undergoing spatial and organizational recomposition since the early 2020s, driven by the rise of e-commerce and social commerce. The Nana Benz traders are confronted with the disruption of these digital forms of trade within their traditional circuits. This study aims to analyze how traditional commercial practices adapt to the digital transition. It draws on 38 semi-structured interviews conducted between March and April 2026 with traders, intermediaries, and customers, both in the physical market and on digital platforms (WhatsApp Business, Facebook Marketplace, TikTok). Results show that the figure of the Nana Benz does not disappear in the face of digitalization but rather reconfigures. They extend their physical market presence into digital platforms while preserving trust and relational proximity codes that underpin their historical model. This hybridization generates new urban trade geographies in Greater Lomé, at the intersection of formal and informal logics, local and transnational dynamics, notably with the influx of Chinese products.

Keywords: Nana Benz, E-commerce, transnational trade, commercial hybridization, Greater market of Lomé.

Introduction

L'Afrique subsaharienne connaît depuis quelques années une accélération sans précédent de la dynamique urbaine commerciale. Selon la Banque africaine de développement (2023), le secteur commercial informel représente encore entre 60 et 80% du commerce de détail dans les grandes métropoles d'Afrique de l'Ouest. Cette réalité est désormais bousculée par la pénétration progressive du numérique et la montée en puissance des plateformes d'e-commerce. Le Togo, pays d'Afrique de l'Ouest, et particulièrement le Grand Lomé, sa capitale, offre à cet égard un observatoire particulièrement saisissant de ces mutations.

Le Grand Lomé concentre plus de 2,7 millions d'habitants et les fonctions portuaires, aéroportuaires et commerciales du pays, faisant de la ville un nœud logistique majeur où se superposent infrastructures modernes et commerce populaire (K. Djossou et al., 2025). Les marchés publics et les boutiques sont les piliers de l'approvisionnement urbain et le dynamisme économique du Grand Lomé. Historiquement constitué autour de son port en eaux profondes et de son grand marché (l'un des plus importants marchés en Afrique de l'Ouest), le Grand Lomé s'est imposé comme une plaque tournante du commerce régional longtemps dominé par la figure emblématique des commerçantes Nana Benz.

Qui évoque Lomé, pense au tissu wax dont derrière, depuis des siècles, se trouvent les Nana Benz. Ces femmes d'affaires, dont la puissance économique reposait sur le négoce des wax hollandais et qui ont dominé le commerce du tissu africain dans les années 1970 – 1980, incarnent une forme commerciale conventionnelle dont la patrimonialisation progressive s'accompagne paradoxalement d'une fragilisation économique. Ces commerçantes ont contribué à faire de Lomé, capitale togolaise, la plaque tournante du textile en Afrique de l'Ouest et ont fait fortune ce qui leur a permis de s'offrir des Mercedes-Benz dans les années 1960 (N. Sylvanus, 2016 ; C. Toulabor, 2012). D'où le nom de « Nana Benz ». Leur force reposait sur le contrôle des circuits d'approvisionnement avec Vlisco et les grandes maisons hollandaises, le monopole sur la dénomination des pagnes et leur capacité à transformer leur réputation individuelle en capital commercial collectif.

Depuis le tournant des années 2000, la délocalisation de la production de tissu vers la Chine avec des imitations du wax hollandais vendues à des prix inférieurs d'environ 80% (N. Sylvanus, 2016) et la montée en puissance de nouvelles commerçantes ont profondément déstabilisé les réseaux d'approvisionnement et participent à une restructuration profonde des chaînes de valeurs. L'ancienne chaîne Nord-Sud, centrée sur les Pays-Bas, doit désormais

composer avec un puissant maillon Sud-Sud piloté par des traders togolais plus flexibles (F. Ebia et R. Horner, 2025).

Cette recomposition s'accompagne d'une fortune et d'un déclin des Nana Benz, confrontées à une mondialisation féroce qui les oblige à adapter leurs stratégies de circuit d'approvisionnement, de stock, de crédit, de négociation et de commercialisation pour ne pas disparaître avec la capitalisation débridée qui les avait fait émerger (C. Toulabor, 2012 ; J. Jefferies, 2019).

Bien que le cœur des approvisionnements et des transactions reste physique, les observations des pratiques actuelles mettent en évidence l'apparition de circuits courts modernes. Depuis 2019, un autre choc a démarré : l'e-commerce. WhatsApp Business, TikTok, Facebook Marketplace et Instagram Shopping ont commencé à structurer une offre textile parallèle, avec des acteurs nouveaux, jeunes, connectés, qui vendent du wax et des pagnes sans jamais poser le pied au Grand Marché.

L'essor du e-commerce ne peut être compris qu'en lien avec les transformations logistiques du port de Lomé et les politiques publiques. Depuis 2016, le Togo s'est engagé dans une politique ambitieuse de transformation numérique avec la stratégie Togo Digital 2025, dont les effets sur les pratiques commerciales urbaines commencent à être perceptibles et documentables. L'essor de plateformes comme Jumia Togo, la digitalisation partielle des transactions au sein même du Grand Marché, le développement de boutiques en ligne par des commerçants autrefois exclusivement présents sur les étals, constituent autant de signaux d'une recomposition en cours dont les contours restent encore mal cernés par la littérature scientifique.

Dans ce contexte, qu'est-ce que cette transition numérique change vraiment dans la façon de faire du commerce chez les Nana Benz et leurs héritières dans le Grand Lomé ? Le but de cette étude n'est pas de savoir si le numérique détruit le marché physique (commerce conventionnel), une idée dont l'expérience africaine du commerce informel montre qu'elle est trop simpliste (C. Vampo, 2021). La question de cette étude est de comprendre comment les pratiques s'hybrident, quelles formes d'articulation se dessinent entre la présence physique et la présence en ligne (numérique) et ce que cette hybridation produit sur la géographie du commerce urbain dans le Grand Lomé.

Cet article est organisé comme suit : d'abord, nous développons le cadre théorique sur l'hybridation des pratiques marchandes et les transformations du commerce urbain en Afrique ;

ensuite, nous présentons la méthodologie utilisée, puis nous analysons les résultats, avant de discuter les nouvelles configurations spatiales qui se dessinent dans le Grand Lomé.

1. Méthodologie

1.1. Cadre théorique

1.1.1. La Nana Benz, un objet géographique

Né du commerce de contrebande sur la côte guinéenne, les Nana Benz sont plus que des commerçantes. Elles sont un dispositif spatial, de véritables machines à organiser l'espace. Leur influence n'est pas due seulement à ce qu'elles vendent, mais aussi de leur capacité à contrôler les nœuds géographiques précis du commerce. Le premier étage du grand marché de Lomé, les entrepôts du quartier Bè, les réseaux de revendeuses au détail à travers l'Afrique de l'Ouest. N. Sylvanus (2016), dans son analyse montre comment ces femmes ont imposé leur marque sur le marché du tissu en tant qu'agentes de la valeur textile, en nommant les pagnes, en dictant les modes et les motifs, ainsi qu'en faisant de Lomé un véritable centre symbolique du textile africain, bien au-delà de la simple production.

C. Toulabor (2012) les décrit comme une « bourgeoisie compradore », avec un goût pour l'étalage (voiture de luxe, grandes villas, bijoux en or, compte à l'étranger, ...) qui a longtemps structuré les aspirations de l'élite togolaise. C. Vampo (2021), sur un ton nuancé, montre comment les entrepreneures contemporaines de Lomé se définissent précisément contre ce modèle. Ces entrepreneures se présentent comme des *business Women* modernes formées dans des écoles prestigieuses souvent à l'étranger. Elles se démarquent de cette figure traditionnelle, quelque peu dépassée, des Nana Benz d'autrefois. L'on se retrouve avec deux modèles qui coexistent aujourd'hui dans la ville.

Du point de vue géographique, les Nana Benz incarnent ce que S. Jaglin (2005) appelle les « acteurs de proximité » dans la gestion des services et des espaces marchands en Afrique. Ce sont des opérateurs qui articulent logiques locales et connexions transnationales, qui opèrent dans l'interstice entre le formel et l'informel. Par leurs réseaux autant que par les lieux qu'elles occupent, elles structurent littéralement les paysages urbains. Couclelis (2004), J. W. J. Weltevrede et T. V. Rietbergen (2007), ont montré que le e-commerce génère de nouvelles géographies plutôt qu'il n'efface les anciennes. Les analyses de A-E. Calvès et S. Schoumaker (2004), ont souligné la coexistence de formes numériques et physiques du commerce, la prégnance des réseaux de confiance dans les transactions en ligne et l'importance de systèmes

de paiement mobile (Mobile Money) comme facilitateurs de la transition numérique commerciale.

1.1.2. Commerce numérique et recomposition urbaine en Afrique

Les études sur l'e-commerce en Afrique subsaharienne sont encore récentes, mais elles s'accordent sur plusieurs points clés. Le commerce numérique africain ne suit pas le modèle de substitution nord-américain ou européen. Il se développe principalement via le social commerce, c'est-à-dire les transactions qui se passent par des plateformes sociales comme WhatsApp, Facebook, TikTok et Instagram.

Selon le rapport « Social Commerce in Africa 2024 » de Sagaci Research (2024), 54% des adultes africains interrogés dans 28 pays ont déjà acheté ou vendu un produit via les réseaux sociaux. WhatsApp est utilisé pour des transactions commerciales par 41% des utilisateurs et les femmes y sont particulièrement actives : 44% d'entre elles l'utilisent pour vendre contre 39% des hommes.

Au Togo, l'amélioration de la connectivité et la montée en puissance de Mobile Money (Flooz et T-Money/ Mixx By Yas) posent les bases techniques de cette transformation. En effet, l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes (ARCEP) indique un taux de pénétration internet de 84,72% en 2023 avec plus de 7,8 millions d'abonnés mobiles sur une population d'environ 8,9 millions d'habitants (ARCEP, 2023). Les services de paiement mobile comme Flooz et T-Money/Mixx By Yas et leur articulation avec les pratiques commerciales quotidiennes facilitent les transactions sans passer par les banques classiques, ce qui permet de briser les barrières d'entrée pour les petits vendeurs.

Cette évolution ne produit pas une « destruction créatrice » au sens schumpétérien du terme, mais d'une coexistence entre les deux formes du commerce (commerce physique traditionnel et le e-commerce). En selon le modèle schumpétérien où l'innovation balaie l'ancien système en place pour instaurer un nouvel ordre, ici les marchés et les boutiques continuent de jouer un rôle central, tout en intégrant progressivement des outils numériques. Le numérique ne détruit pas le commerce physique, il l'augmente et l'élargit. Les travaux de S. Jaglin (2017) sur les infrastructures urbaines africaines et les configurations hybrides de services montrent que les transitions technologiques sur le continent fonctionnent rarement par substitution. Ces transitions fonctionnent plutôt par superposition et articulation de configuration plurielles, où les acteurs informels existants trouvent des moyens de s'intégrer aux outils numériques. C'est cette articulation que nous cherchons à explorer ici.

1.1.3. Hybridation des pratiques marchandes

Le concept d'hybridation, mobilisé ici dans le sens de Bhabha (1994) revisité par les géographes du commerce (L. Devisme, 2007 ; A. Dubresson et S. Jaglin, 2002), renvoie à des pratiques qui mêlent deux mondes sans, ni les fondre, ni les faire disparaître. Par exemple, une commerçante qui vend ses pagnes depuis son étalage au grand marché de Lomé mais qui poste aussi ses nouveaux arrivages sur des groupes WhatsApp et TikTok. Elle ne délaisse pas son stand pour le numérique, elle fait les deux en même temps mais elle les hybride.

Cette hybridation entraîne des conséquences bien réelles sur l'espace. D'abord, elle redistribue la valeur commerciale entre les lieux : le marché physique conventionnel n'est plus le seul point de transaction. Ensuite, elle crée de nouveaux intermédiaires, comme ces facilitateurs numériques, souvent les fils, petits-fils ou les jeunes proches des commerçantes âgées, qui gèrent leurs comptes Instagram, WhatsApp ou TikTok. Enfin, elle redessine les circuits d'approvisionnement en connectant directement certains fournisseurs asiatiques à des revendeuses qui n'ont plus besoin de passer par le grand marché. C'est cette triple recomposition (lieux, intermédiaires et circuits) que notre analyse empirique cherche à mettre en lumière dans le contexte précis du Grand Lomé.

1.2. Approche méthodologique

1.2.1. Terrain d'étude

Le Grand Lomé est la principale agglomération urbaine du Togo. Il regroupe les préfectures du Golfe et d'Agoè-Nyivé avec 13 communes. Cette délimitation administrative correspond à une réalité fonctionnelle de plus en plus intégrée, caractérisée par des flux commerciaux quotidiens intenses entre le centre-ville historique et les périphéries en cours d'urbanisation.

Sa population est marquée par une forte diversité sociale et culturelle. Selon le 5ème recensement général de la population et de l'habitat (RGPH-5), le Grand Lomé a une population de 2 188 376 habitants avec une densité brute de 5 142 habitant/Km². La population du Grand Lomé représente plus du quart de la population du pays et abrite un peu plus de six citadins sur dix, soit 63,2% de la population urbaine du Togo. Cette croissance démographique rapide accentue la pression sur les infrastructures et les services. Capitale du Togo, le Grand Lomé, est situé à l'extrême Sud-ouest du Togo, et s'étend le long du littoral du golfe de Guinée en Afrique de l'Ouest. Le Grand Lomé est situé entre 1°13' de longitude Est et 6°07' de latitude Nord avec une altitude moyenne de dix mètres.

Sur le plan socioéconomique, le Grand Lomé concentre les activités commerciales, industrielles et portuaires, faisant de lui le cœur économique du pays. Sa configuration commerciale repose historiquement sur une forte concentration de marchés traditionnels (Adawlato, Assigamé, Hedzranawoé, etc.), véritables pôles d'échanges où se mêlent commerce de détail, importations et distribution régionale. Ces espaces structurent l'organisation socio-spatiale de la ville, avec une centralité dense autour du port et des zones industrielles et une périphérie en expansion marquée par des marchés de proximité. Cependant, l'essor du e-commerce transforme progressivement cette configuration. Les plateformes numériques et les services de livraison viennent compléter, voire concurrencer les circuits traditionnels. Cette mutation révèle les limites du système classique tout en ouvrant des opportunités d'intégration des acteurs locaux dans les chaînes de valeur modernisées. Ainsi, le Grand Lomé se trouve à la croisée des chemins entre modèle de commerce ancré dans ses marchés physiques et une dynamique numérique qui redéfinit les pratiques de consommation et de distribution.

1.2.2. Corpus de collecte de donnée

La démarche méthodologique de cette recherche s'inscrit dans une approche qualitative. La collecte de données a été réalisée entre mars et avril 2026 avec une combinaison de deux terrains : le grand marché de Lomé (secteur textile) et les plateformes numériques actives dans le commerce textile togolais (WhatsApp Business, TikTok, Facebook Marketplace). Ce choix de double terrain est dicté par la problématique de l'hybridation. Il est question d'observer les pratiques là où elles se déroulent concrètement, dans les deux espaces où les acteurs eux-mêmes interagissent.

Pour mener à bien cette collecte, trois types de matériaux complémentaires ont été utilisés : la revue documentaire, les entretiens semi-directifs et l'observation directe non participante dans le grand marché et ses abords dans la commune Golfe 4 de la préfecture du Golfe.

Premièrement, une analyse documentaire a été conduite à partir des données issues de trois types de sources secondaires. D'abord, les articles académiques sur les Nana Benz et le commerce informel en Afrique, notamment les travaux de N. Sylvanus (2016), C. Toulabor (2012), C. Vampo (2021). Ensuite, des rapports officiels : les données de l'ARCEP sur la pénétration d'Internet au Togo (2023), celui de Sagaci Research (2024) sur le social commerce et les chiffres de l'INSEED du RGPH-5 (2022). Enfin, la presse nationale togolaise (Togotribune, Icilomé) nous a aidés à remettre en contexte certains événements récents du secteur.

A la suite de cette analyse documentaire, nous avons conduit 39 entretiens semi-directifs auprès d'acteurs commerciaux diversifiés, répartis comme suit : (i) 19 commerçantes dont 8 Nana Benz établies et 11 plus jeunes héritières au grand marché ; (ii) 11 intermédiaires, facilitateurs numériques et (iii) 9 clients réguliers, dont 4 identifiés sur les plateformes numériques et 5 sur le marché physique. Le choix des personnes ressources a été fait sur la base de la méthode de boule de neige, connue sous le nom de méthode par répondant.

Les entretiens, d'une durée comprise entre 40 minutes et 1h 35 minutes, ont été conduits en français et en éwé. Ils ont été enregistrés avec accord oral ou écrit. Les enregistrements ont été intégralement retranscrits. Les prénoms ont été modifiés pour préserver l'anonymat des enquêtées.

1.2.3. Analyse des données

Pour analyser les entretiens, on a suivi une approche thématique organisée autour de quatre grands thèmes issus de notre cadre théorique : les différentes façons dont les pratiques s'hybrident, la redistribution des rôles d'intermédiaires, les changements dans l'espace, et les tensions identitaires autour de la figure de la Nana Benz. On a utilisé le logiciel Nvivo pour le codage. Pour être sûr de nos résultats, on a croisé les entretiens avec nos observations directes sur le marché et les traces numériques des vendeurs sur les plateformes (pages Facebook et groupes WhatsApp publics). Cette triangulation est essentielle pour éviter deux biais symétriques. D'un côté, les commerçantes qui exagèrent leur usage du numérique, et de l'autre, celles qui minimisent leurs pratiques digitales parce qu'elles les voient comme incompatibles avec leur statut de Nana Benz bien établie.

Le caractère particulièrement informel de l'économie commerciale à Lomé constitue une limite importante à notre démarche. Une fraction non négligeable des transactions numériques s'effectue via des réseaux privés (des groupes WhatsApp, des cercles personnels) difficilement documentables.

2. Résultats

2.1.Nana Benz, entre indépendance des femmes et entre-soi des privilégiées

Les Nana Benz sont des pionnières de l'entrepreneuriat féminin togolais. Elles ont réussi à se faire une place économique dans un contexte où les positions de pouvoir étaient largement masculines. Avec leurs Mercedes-Benz qui leur ont valu ce surnom, elles sont devenues des symboles de l'émancipation féminine.

Cependant, ce tableau idyllique a ses nuances. En réalité, elles formaient une élite commerciale assez fermée, bénéficiant des accords privilégiés avec les importateurs européens et ayant un quasi-monopole sur le marché du wax. Certains les voient moins comme des modèles populaires que comme une bourgeoisie marchande influente.

Leur réussite tenait aussi à leurs relations avec les autorités et les grandes maisons commerciales internationales. Elles servaient en quelque sorte d'intermédiaires entre l'État, les entreprises étrangères et les clients. Cette position leur a donné du poids, mais a aussi attiré des critiques sur leur place dans les réseaux d'influence et les privilèges économiques. Dans les mémoires, on les voit à la fois comme celles qui ont bâti l'économie togolaise et comme des profiteuses d'un système de copinage.

Toutefois, elles sont des gardiennes du wax, ce tissu qu'on associe aujourd'hui à l'Afrique de l'Ouest. Mais ce textile est le fruit d'une histoire complexe entre l'Indonésie, les Pays-Bas et les marchés africains. C’est là le paradoxe, on les célèbre comme des symboles d'une culture africaine authentique, alors que leur business repose sur des circuits mondialisés et sur l'importation de tissus européens.

Aujourd'hui, les Nana Benz ont une place de choix dans le récit national togolais. On les présente comme des femmes qui ont fait rayonner l'économie du pays et ouvert la voie aux femmes. Mais leur héritage est vu différemment selon les angles : certains mettent en avant leur exemple pour les femmes d'affaires, d'autres soulignent les inégalités sociales, régionales ou générationnelles qui ont marqué leur ascension.

En gros, les Nana Benz concentrent plusieurs tensions : entre identité régionale et nationale, entre émancipation féminine et pouvoir élitiste, entre tradition africaine et mondialisation, entre mémoire glorieuse et regard critique sur les jeux de pouvoir. C'est justement cette complexité qui leur donne une place si importante dans l'histoire du Togo.

L'essor du commerce numérique modifie profondément cette logique. Les plateformes de vente en ligne, les réseaux sociaux et les outils de paiement mobile permettent désormais à de nombreux commerçants de vendre directement leurs produits sans passer par les réseaux traditionnels de distribution.

Cette évolution crée une première tension identitaire : le prestige autrefois associé aux grandes commerçantes est progressivement concurrencé par une nouvelle génération d'entrepreneurs numériques, souvent plus jeunes, plus connectés et parfois moins ancrés dans les hiérarchies commerciales traditionnelles.

2.2. Une redéfinition du leadership féminin

Les Nana Benz ont longtemps incarné un modèle d'émancipation économique féminine. Aujourd'hui, les femmes entrepreneures du numérique construisent d'autres formes de réussite à travers : les boutiques en ligne ; le marketing digital ; la vente sur les réseaux sociaux ; les plateformes de livraison.

Le pouvoir économique ne dépend plus uniquement de la possession d'un stock important ou d'un vaste réseau physique de distribution, mais aussi de la maîtrise des technologies numériques. Cette évolution peut être perçue comme une démocratisation des opportunités économiques, mais elle peut également affaiblir le statut symbolique des anciennes élites marchandes.

L'analyse des données de terrain fait apparaître trois manières bien différentes de combiner présence au marché et activité en ligne chez les commerçantes interrogées. D'abord, il y a les « hybrides actives » avec un score de 16 points. Elles ont entre 25 et 50 ans et gèrent elles-mêmes leur présence numérique ou avec l'aide d'un proche, le plus souvent un fils, en lien direct avec leur activité du marché. Elles utilisent WhatsApp Business, TikTok pour envoyer des photos et/ou vidéos de nouveaux arrivages à des groupes clients de 30 à 200 personnes. Les commandes se font par message, les payements en espèces, par Flooz ou Mixx By Yas et les livraisons se font par moto ou coursier. Certains passent leur commande en ligne et s'assurent de la disponibilité avant de se rendre à la boutique pour la livraison.

> « Nos clients commandent en ligne, paient parfois par Flooz ou T-money (devenu Mixx By Yas) et nous livrons. Les clients qui sont à Lomé préfèrent passer dans les boutiques pour acheter. Nos nouveaux motifs sont publiés sur Facebook et TikTok, ils choisissent et nous expédions ou passent récupérer leur commande. » (Akofa, commerçante au Grand Marché, 32 ans).

Cependant, le marché reste leur base, leur vitrine de confiance, mais une partie grandissante de leur chiffre d'affaires passe par le numérique.

> « Sans mon marché, je ne pourrais pas bosser. Les clientes viennent toucher le tissu, voir les couleurs. Mais mes meilleures clientes, celles de Kpalimé, de Kara, du Ghana, je les sers via WhatsApp. Elles ne viendraient pas jusqu'ici juste pour un pagne. » (Akou, commerçante au Grand Marché, 47 ans).

> Ayélé, commerçante de 37 ans renchérie en ces termes : « le métier de grossiste, n'est pas si simple que ça, tu ne peux pas le faire tout seul et comme dans les années 2000. On s'adapte déjà à cette modernisation du business avec le numérique. Ce sont souvent les enfants qui reprennent les affaires, ils ont une autre manière de travailler, avec le digital et l'informatique. Aujourd'hui, environ 70 % de nos ventes partent à l'étranger. On a une page Facebook et un groupe WhatsApp où on poste régulièrement les nouveautés. Les clients peuvent nous contacter via ces plateformes pour commander

> des marchandises et les recevoir après paiement ou passer les récupérés. Franchement, on a très peu de contact direct avec eux ces dernières années. Entre le téléphone et Internet, c'est tout ce qu'on utilise aujourd'hui. »
>
> Pour Adjovi, une jeune commerçante de 28 ans, « l'arrivée du digital nous a vraiment soulagés dans notre commerce. Dès qu'on reçoit de nouveaux motifs de pagne, on les publie sur les réseaux sociaux. Ensuite, on va chercher ce que le client a choisi et on le lui livre. Certains paient par mobile money, d'autres à la livraison en espèces. »

Ensuite, on trouve les « hybrides contraintes » avec un score de 11 qui concerne les Nana Benz plus âgées de 50 ans et plus. Elles ont du poids dans le commerce mais ont dû se mettre au numérique sous la pression de la concurrence. Mais elles confient tout à un fils, une nièce ou un prestataire extérieur engagé. Cependant, le décalage entre celle qui maîtrise l'outil numérique et celle qui détient le capital commercial crée des tensions. Plusieurs commerçantes et intermédiaires racontent des histoires de commandes mal gérées, de paiements jamais reversés ou de photos de marchandises partagées sans leur accord.

Enfin, il y a les « ancrées physiques » avec un score de 7 et concerne celles qui refusent carrément toute présence numérique, ou trouvent que ça n'a rien à voir avec leur façon de faire du commerce. Ce n'est pas juste une peur de la technologie « c'est une question de valeurs et d'habitude » (Da bébé, commerçante au Grand Marché, 51 ans).

> « Le tissu, c'est une relation. Tu vois la femme, tu sais ce qui lui va. Tu lui fais confiance, elle te fait confiance. Un écran ne peut pas remplacer ça. » (Mara, commerçante au Grand Marché, 55 ans).

Pour elles, la visibilité sur place, le contact direct, la réputation bâtie au fil des années dans un lieu qu'on connaît, tout ça, c'est un capital qu'on ne peut pas transférer sur un écran. C'est exactement ce qui fait la figure historique de la Nana Benz.

2.3. Entre héritage et modernité : émergence des facilitateurs numériques

L'analyse des données issues des entretiens montre l'émergence des facilitateurs numériques. Il s'agit des jeunes, hommes et femmes âgés de 20 à 30 ans, qui s'occupent de la présence en ligne de plusieurs commerçantes en même temps. Ils prennent des photos des produits, les publient sur Facebook et Instagram, gèrent les messages WhatsApp, des vidéos sur TikTok et coordonnent les livraisons. Les intermédiaires qu'on a rencontrés en ont fait une activité principale ou un complément de revenus avec des rémunérations allant d'une commission sur les ventes (3 à 8 %) à un abonnement mensuel fixe d'une valeur approximative de 30 000 FCFA (44,9 €). Cette nouvelle catégorie d'acteurs quoiqu'utile, introduit un déséquilibre informationnel. Ils détiennent les listes de clients, les prix et les stocks, ce qui accroît la dépendance des commerçantes et leur sentiment de vulnérabilité. Comme l'exprime Gracia (40

ans) : « je n'ai pas une maîtrise ni le temps d'apprendre à gérer les publications sur les réseaux sociaux, c'est mon cousin qui s'occupe de tout. Mais parfois, je crains qu'il connaisse mieux mes clientes que moi. Il peut les détourner. » Un autre souligne « grâce à WhatsApp, je vends plus vite, mais sans mes enfants, je ne saurais pas comment répondre aux messages. » (Nagan, 46 ans, commerçante à Assigamé). Leur paye varie : une commission sur les ventes (entre 3 % et 8 %, selon les accords), un abonnement mensuel fixe (20 000 à 50 000 FCFA), ou un mix des deux. L'un d'eux gère même les comptes WhatsApp et Facebook de 9 commerçantes différentes au Grand Marché.

> « Moi, je gère neuf comptes à la fois. C'est un job pour moi. Ce sont mes mamans, elles ont confiance. Ces dames sont des amis, c'est pourquoi elles m'ont confié toutes leurs plateformes de communication » (Jean, un jeune de 26 ans). Ces intermédiaires assistent les commerçantes dans la production des contenus.

Ces témoignages montrent l'importance des médiateurs incontournables dans la transition digitale des Nana Benz dont la plupart sont analphabète du numérique. Mais leur rôle soulève tout de même des enjeux de gouvernance, de régulation et de pouvoir dans les chaînes de valeur du pagne. Ils créent un déséquilibre d'informations dans les réseaux de vente. Ils ont accès aux listes de clients, aux prix pratiqués, aux stocks. Plusieurs commerçantes disent se sentir vulnérables comme jamais : elles dépendent d'un tiers qui maîtrise un aspect clé de leur boulot, et qui pourrait, en théorie, en profiter à ses propres fins. Face à ce constat, les Nana Benz ayant une faible maîtrise de l'outil numérique n'ont pas grand rôle, contrairement aux jeunes héritières qui maîtrisent cet outil et qui ont un niveau d'éducation élevé.

Parmi ces jeunes nouvellement sur le marché du commerce du textile, on distingue de jeunes natifs digitaux ayant lancé directement leur activité en ligne sans passage par le commerce physique. Mais la plupart sont en relation avec des commerçantes pionnières qui détiennent une boutique physique de vente.

3. Discussion

3.1. Ni rupture, ni continuité : l'hybridation comme régime ordinaire

Les résultats contredisent deux lectures symétriquement simplistes du phénomène. La première, médiatique, présente l'e-commerce comme un facteur de destruction des marchés physiques africains. La seconde, souvent défensive dans les milieux institutionnels, minimise la portée des transformations en cours en invoquant la solidité des réseaux de confiance traditionnels. Le terrain montre autre chose : une hybridation différenciée, où les acteurs arbitrent en permanence entre les ressources que chaque mode d'existence commerciale leur procure. Cette hybridation rejoint ce que S. Jaglin (2017) théorise comme « configurations de fourniture hybrides » dans

les services urbains africains : face à l'impossibilité d'un rattrapage à court terme par les standards des économies développées, les acteurs bricolent des articulations locales entre logiques formelles et informelles, entre ancien et nouveau. Le commerce textile loméen produit une version marchande de ce bricolage.

L'un des résultats les plus robustes de cette enquête est la persistance de la confiance intersubjective comme ressource commerciale non numérisable. Les « ancrées physiques » ne sont pas simplement des résistantes technologiques : certains de leurs actifs commerciaux (réputation territorialisée, connaissance fine des clients, capacité à évaluer la qualité d'un tissu en le touchant) ne se transfèrent pas sur WhatsApp. Cette observation rejoint les travaux de R. Cordonnier (1982) sur les revendeuses de tissu de Lomé, qui avaient montré le rôle central des relations interpersonnelles dans la structuration du commerce textile informel, bien avant l'ère numérique. Quarante ans plus tard, ces relations constituent toujours un avantage concurrentiel mais un avantage dont le rayon d'action géographique est désormais concurrencé par les plateformes numériques.

Les « hybrides actives » ont compris que la résolution de ce problème n'est pas de choisir entre confiance physique et portée numérique, mais de les combiner. Les groupes WhatsApp qu'elles alimentent ne sont pas des espaces anonymes : ce sont des extensions de leurs réseaux personnels, des espaces où leur nom, leur visage et leur réputation préexistent à la transaction numérique.

3.2. Nouveaux intermédiaires et fragilisation partielle des circuits

L'apparition des facilitateurs numériques constitue une transformation structurelle des chaînes de valeur du commerce textile loméen. En introduisant un nouvel acteur entre la commerçante et sa clientèle, ils redistribuent les rentes d'intermédiation. Le risque que plusieurs enquêtées identifient n'est pas fantaisiste : l'opacification des circuits de clientèle, la captation de marges par des intermédiaires qui maîtrisent la dimension numérique, et la possibilité de concurrence directe lorsque ces facilitateurs décident de vendre pour leur propre compte.

Cela rappelle les tensions documentées par N. Sylvanus (2016) lors de l'irruption des commerçants chinois à Lomé dans les années 2000 : de nouveaux intermédiaires s'insérant dans les circuits existants, d'abord en position de prestataires, puis en position de concurrents. La différence est que les facilitateurs numériques sont issus du tissu social local, ce qui complexifie les dynamiques de confiance et de loyauté.

3.3. De la chaine de valeur traditionnelle à la chaine de valeur numérise

L'essor du e-commerce contribue à une profonde reconfiguration des chaînes de valeur du pagne à Lomé, dans un contexte marqué par l'influence croissante des échanges commerciaux entre la Chine et l'Afrique. Historiquement, le commerce du pagne au Togo était structuré autour de réseaux de distribution contrôlés par les Nana Benz, qui occupaient une position centrale entre les fabricants étrangers, notamment européens, et les consommateurs locaux (N. Sylvanus, 2007 et 2016 ; F. Ebia et R. Horner, 2025). Cependant, la mondialisation des échanges et l'arrivée massive de produits textiles chinois ont progressivement modifié cet équilibre. Grâce à des coûts de production plus faibles et à une capacité d'adaptation rapide aux tendances du marché africain, les fabricants et grossistes chinois ont contribué à démocratiser l'accès au pagne tout en intensifiant la concurrence.

L'arrivée des copies venues d'Asie et de ces « copies de copies », ont provoqué une crise d'authenticité qui est devenue un vrai casse-tête (J. Jefferies, 2019). Les femmes ne savent plus à quoi se fier, elles « n'ont plus confiance dans le tissu », comme on dit. Les signes qui montraient le statut social deviennent flous, et la frontière entre le vrai et le faux, entre ce qui est africain ou pas, se brouille complètement. Cela crée pas mal d'angoisses autour de l'identité. Le développement du e-commerce accélère cette transformation en réduisant les distances entre producteurs, vendeurs et consommateurs. Désormais, les commerçants de Lomé peuvent s'approvisionner directement auprès de fournisseurs basés en Chine via des plateformes numériques, sans nécessairement passer par les circuits traditionnels d'importation. Les réseaux sociaux, les places de marché en ligne et les solutions de paiement mobile facilitent également la commercialisation des pagnes auprès d'une clientèle élargie, incluant la diaspora togolaise et les consommateurs d'autres pays africains. La chaîne de valeur du pagne ne se limite plus à l'espace physique du marché de Lomé ; elle s'inscrit dans un réseau transnational où l'information, les commandes et les paiements circulent de manière dématérialisée.

Cette évolution s'accompagne d'un déplacement de la création de valeur. Alors que celle-ci reposait autrefois principalement sur le contrôle de l'approvisionnement et de la distribution, elle dépend aujourd'hui davantage de la maîtrise des outils numériques, de la visibilité sur les réseaux sociaux et de la capacité à entretenir une relation directe avec les clients. Les commerçants qui réussissent sont ceux qui savent utiliser Facebook, WhatsApp, Instagram ou TikTok pour promouvoir leurs produits, valoriser les motifs des pagnes et développer une marque personnelle. Dans ce contexte, le capital numérique devient aussi important que le capital commercial traditionnel.

La pénétration des produits chinois et la numérisation du commerce renforcent la concurrence et peuvent marginaliser les vendeurs qui disposent de faibles ressources technologiques ou financières. De plus, la dépendance croissante à l'égard des fournisseurs asiatiques soulève la question de l'autonomie économique des acteurs locaux. Si l'e-commerce ouvre de nouvelles opportunités d'accès au marché, il peut également renforcer l'intégration du commerce togolais dans des chaînes de valeur mondialisées dominées par des producteurs étrangers. Ainsi, la transformation actuelle du commerce du pagne à Lomé ne correspond pas seulement à une modernisation des pratiques commerciales. Elle traduit également une recomposition des rapports de pouvoir économiques entre acteurs locaux, plateformes numériques et réseaux commerciaux.

Dans cette perspective, le cas du pagne à Lomé illustre la manière dont l'e-commerce redéfinit les héritages commerciaux des Nana Benz. Le pouvoir économique n'est plus exclusivement fondé sur la possession de réseaux physiques de distribution, mais aussi sur la capacité à s'insérer dans des flux numériques mondialisés.

3.4. Implications pour la compréhension des géographies commerciales urbaines en Afrique de l'Ouest

Cette étude contribue à la réflexion sur les mutations des espaces marchands dans les villes africaines en croissance rapide. Le Grand Lomé dépasse aujourd'hui les 2 millions d'habitants et sa croissance démographique excède largement le rythme de structuration des équipements commerciaux formels. Dans ce contexte, la diffusion du social commerce produit des effets de décentralisation commerciale : la valeur marchande ne se concentre plus exclusivement dans les pôles physiques établis mais se dissémine dans les réseaux, les écrans, les groupes de discussion. Cette évolution pose des questions de planification urbaine que les documents d'aménagement du Grand Lomé n'ont pas encore intégrées : la transformation des marchés physiques en hubs logistiques, la nécessité d'infrastructures de connectivité et de paiement mobile dans les marchés, et la régulation des nouveaux intermédiaires numériques qui opèrent dans un vide juridique entre commerce formel et informalité établie.

4.5. Mise en perspective comparative avec d'autres contextes africains

Les dynamiques observées à Lomé trouvent des échos, mais aussi des contrastes marqués, dans d'autres contextes commerciaux africains. Au Ghana, les marchés de Makola et de Kejetia sont structurés depuis plusieurs décennies par l'institution des « market queens », des cheffes de filière élues qui régulent collectivement les prix, les approvisionnements et les différends entre commerçantes (G. Owusu et R. Lund, 2004). Contrairement au modèle togolais, où le pouvoir

des Nana Benz reposait sur une réputation et des réseaux individuels, le pouvoir des market queens ghanéennes est de nature institutionnelle et collective. Des travaux récents nuancent toutefois l'image d'un pouvoir de fixation des prix aussi centralisé qu'on le dit souvent et montrent que ces cheffes de filière jouent surtout un rôle de filet de sécurité informel pour les commerçantes (L. Scheiterle et R. Birner, 2023). Cette différence de structuration invite à s'interroger sur la façon dont chaque modèle d'autorité marchande, individuel à Lomé, collectif à Accra, façonne différemment l'appropriation du numérique : la figure individuelle de la Nana Benz semble se prêter plus aisément à une extension personnalisée sur les réseaux sociaux qu'une gouvernance collective par filière.

Au Kenya, la généralisation précoce du paiement mobile M-Pesa, dont l'adoption remonte au milieu des années 2000, a permis une intégration du commerce informel féminin au numérique bien plus profonde et plus rurale qu'au Togo, où Flooz et Mixx By Yas se diffusent plus tardivement et restent concentrés dans le Grand Lomé. Le Nigeria, de son côté, affiche aujourd'hui des taux de pénétration du « social commerce » parmi les plus élevés du continent, mais cette dynamique numérique y demeure fortement concentrée dans les métropoles de Lagos et d'Abuja, une centralisation qui rappelle, toutes proportions gardées, la polarisation du e-commerce textile togolais autour du Grand Marché de Lomé. Ces trajectoires distinctes confirment l'analyse de l'OCDE et du Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest (OECD/SWAC, 2019), selon laquelle les réseaux marchands ouest-africains, historiquement transnationaux et féminisés, s'articulent au numérique de façon disparate selon les infrastructures nationales de paiement et de connectivité disponibles, davantage que selon une trajectoire unique de « transition numérique » du commerce informel.

Enfin, l'expérience de Lomé rejoint les travaux menés sur les commerçantes informelles de Nairobi, qui documentent comment celles-ci combinent capital spatial (contrôle d'un emplacement, visibilité) et capital relationnel pour asseoir leur activité (M. N. Kinyanjui, 2014) ; au Togo comme au Kenya, la confiance interpersonnelle continue de fonder l'activité commerciale féminine informelle, mais son mode d'extension numérique diffère sensiblement selon le degré de maturité des infrastructures de paiement mobile et selon la structuration, individuelle ou collective, du pouvoir marchand féminin local.

Conclusion

La figure de la Nana Benz, souvent décrite comme un héritage du passé commercial de Lomé, n'a pas disparu. Elle se réinvente selon des modalités inégales, différenciées selon les générations, les capitaux disponibles et les représentations que les commerçantes ont de leur

propre identité commerciale. Quatre constats s'imposent à l'issue de cette enquête. Le numérique ne déstructure pas les marchés physiques loméens : il les reconfigure, en modifiant leurs fonctions et en redistribuant les acteurs qui y gravitent. La confiance intersubjective reste un actif commercial central, mais son périmètre spatial s'étend désormais via les réseaux numériques chez les commerçantes qui investissent cette hybridation. L'émergence des facilitateurs numériques dessine une nouvelle strate d'intermédiation dont les effets structurels sur les circuits commerciaux méritent un suivi longitudinal. Enfin, l'essor du e-commerce et la pénétration du marché chinois participent à l'émergence de nouvelles formes d'intermédiation et de nouvelles hiérarchies économiques qui transforment en profondeur les chaînes de valeur textile au Togo.

Ces reconfigurations produisent une géographie commerciale urbaine plus diffuse, moins hiérarchiquement organisée autour du Grand Marché comme pôle unique, et plus connectée aux espaces périphériques du Grand Lomé comme à la diaspora togolaise à l'international. Cette évolution pose des défis nouveaux à la planification urbaine et à la régulation du commerce informel, dans un contexte où la transition numérique redessine les contours de l'espace marchand avant même que les politiques publiques aient eu le temps d'en saisir les contours.
Des études complémentaires s'imposent sur trois points : l'impact genré différencié de la numérisation sur les trajectoires commerciales, les dynamiques de cette hybridation dans les marchés secondaires du Grand Lomé et la place spécifique du marché togolais dans les réseaux de commerce numérique transfrontaliers de l'espace CEDEAO.

Référence bibliographique

ARCEP Togo, 2024, Rapport annuel, *Etat des communications électroniques au Togo 2023*, Autorité de Réglementation des Communications Électroniques et des Postes, Togo, Lomé.

Banque Africaine de Développement, 2023, *Perspectives économiques en Afrique 2023 : Commerce et investissement*, BAD, Côte d'Ivoire, Abidjan.

CALVÈS Anne-Emmanuèle, SCHOUMAKER Bruno. 2004, « Deteriorating Economic Context and Changing Patterns of Youth Employment, in Urban Burkino Faso: 1980-2000 », *World Development,* 32(8), p. 1341-1354, https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2004.03.002

CORDONNIER Rita, 1982, Fe*mmes africaines et commerce. Les revendeuses de tissu de la ville de Lomé (Togo)*. ORSTOM, France, Paris, 199 p.

DEVISME Laurent, 2007, « Michel Lussault, L'homme spatial. La construction sociale de l'espace humain (note de lecture) », in *Lieux communs, Les Cahiers du LAUA*, Numéro 10, p. 241-245.

DJOSSOU Kodjo, DANDONOUGBO Iléri, LYONNET Barbara, ABBAD Hicham, 2026, « Impact of the location of retail outlets on the formation of household supply flows in the autonomous district of Lome », in *Edelweiss Applied Science and Technology*, https://doi.org/10.55214/2576-8484.v10i2.11988

DUBRESSON Alain, JAGLIN Sylvy, 2002, « La gouvernance urbaine en Afrique subsaharienne : pour une géographie de la régulation », in *Historiens et Géographes*, Numéro 379, p. 67-75.

EBIA Fidèle, HORNER Rory, 2025, « Colonial threads to made in China: Togo and the restructuring of African print textiles value chains », in *Geoforum*, https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2025.104297

JAGLIN Sylvy, 2005, *Services d'eau en Afrique subsaharienne : la fragmentation urbaine en question*, CNRS Éditions, France, Paris, 244 p., https://doi.org/10.4000/books.editionscnrs.3709

JAGLIN Sylvy, 2017, « Politiques d'infrastructures en Afrique subsaharienne : le réseau est-il soluble dans la transition urbaine ? », in Chatzis Konstantinos, Jeannot Gilles, November Valérie, Ughetto Pascal (dir.), *Du béton au numérique, le nouveau monde des infrastructures*, Bruxelles, Éditions PIE Peter Lang, p. 177-202, https://shs.hal.science/halshs-01674370

JEFFERIES Janis, 2019, « Fray: Art and Textile Politics, by Julia Bryan-Wilson », in *The Art Bulletin*, Volume 101, p. 146-149, https://doi.org/10.1080/00043079.2019.1569946

KINYANJUI Mary Njeri, 2014, *Women and the Informal Economy in Urban Africa: From the Margins to the Centre*, Zed Books, Royaume-Uni, Londres, 140 p.

OCDE/CSAO, 2019, *Les réseaux marchands en Afrique de l'Ouest*, Éditions OCDE, France, Paris, https://doi.org/10.1787/7d67b61d-en

OWUSU George, LUND Ragnhild, 2004, « Markets and women's trade: exploring their role in district development in Ghana », in *Norsk Geografisk Tidsskrift – Norwegian Journal of Geography*, Volume 58, Numéro 3, p. 113-124, https://doi.org/10.1080/00291950410002313

SAGACI RESEARCH, 2024, *Revolutionising Retail: The Rise of Social Commerce in Africa*, https://sagaciresearch.com/rise-of-social-commerce-in-africa/

SCHEITERLE Lilli, BIRNER Regina, 2023, « The myth of the market queens: a case study of women and power in Ghanaian markets », in *Global Food Security*, Volume 38, 100703, https://doi.org/10.1016/j.gfs.2023.100703

SYLVANUS Nina, 2007, « The fabric of Africanity », in *Anthropological Theory*, Volume 7, p. 201-216, https://doi.org/10.1177/1463499607077298

SYLVANUS Nina, 2016, *Patterns in Circulation: Cloth, Gender, and Materiality in West Africa*, University of Chicago Press, États-Unis, Chicago, 210 p.

TOULABOR Comi, 2012, « Transformation of the Nana Benz of Lomé — A Comprador Bourgeoisie Seen through Fortune and Decline », in *Afrique contemporaine*, Numéro 244, p. 69-80.

VAMPO Charlotte, 2021, « Des Nana Benz aux cheffes d'entreprise contemporaines à Lomé, au Togo », in *Revue internationale des études du développement*, p. 245, https://doi.org/10.3917/ried.245.0145

WELTEVREDEN Jesse W.J., RIETBERGEN Ton Van, 2007, « E-shopping versus city centre shopping: the role of perceived city centre attractiveness », in *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, Volume 98, p. 68-85.