

Coffi C.
AHOLOU
VESA/CERViDA,
Université de
Lomé
caholou@gmail.com

De la ville monocentrique à la ville polycentrique: Limousine, dynamique d'un pôle secondaire dans le Grand Lomé

From the monocentric city to the polycentric city: Limousine, dynamics of a secondary pole in Greater Lomé

Résumé

La morphologie spatiale et économique de l'agglomération du Grand Lomé a radicalement changé depuis quelques années. De la ville monocentrique, Lomé est passé au Grand Lomé, une entité éclatée et polycentrique. Ce dernier est caractérisé par un important réseau de centralités secondaires qui se forment dans les quartiers situés dans la couronne périurbaine. En effet, de nouveaux pôles économiques apparaissent dans le tissu urbain grand loméen désengorgeant ainsi d'une certaine manière le centre-ville. C'est le cas du carrefour Limousine situé dans la commune du Golfe 5 (Aflao- Gakli). Quelles sont les mutations urbaines en cours dans le Grand Lomé en termes de centralité ? Cette recherche vise à analyser les implications spatiales en termes de centralité à partir de l'exemple de Limousine en mettant en exergue le rapport monocentrisme/polycentrisme. Pour ce faire, la stratégie de preuve employée est basée sur la documentation, l'observation, les entretiens, la photographie et la cartographie. Il en est ressorti que cette dynamique urbaine s'explique par la réalisation d'infrastructures de transports et les stratégies d'acteurs.

Mots clés : Centralité, polycentrique, monocentrique, Grand Lomé, Limousine.

Abstract

The spatial and economic morphology of the Greater Lomé agglomeration has changed radically in recent years. From a monocentric city, Lomé has become Greater Lomé, a fragmented and polycentric entity. The latter is characterised by an important network of secondary centralities that are formed in the neighbourhoods located in the peri-urban ring. Indeed , new economic centres are appearing in the urban fabric of Greater Lomé, thus relieving the congestion in the city centre. This is the case of the Limousine crossroads located in the commune of Golfe 5 (Aflao-Gakli). What are the urban mutations underway in Greater Lomé in terms of centrality? This research aims at analysing the spatial implications in terms of centrality from the example of Limousine by highlighting the monocentrism/polycentrism relationship. To do so, the evidence strategy

employed is based on documentation, observation, interviews, photography and cartography. It was found that this urban dynamic is explained by the realisation of transport infrastructures and the strategies of actors.

Key words: Centrality, polycentric, monocentric, Greater Lomé, Limousine.

Introduction

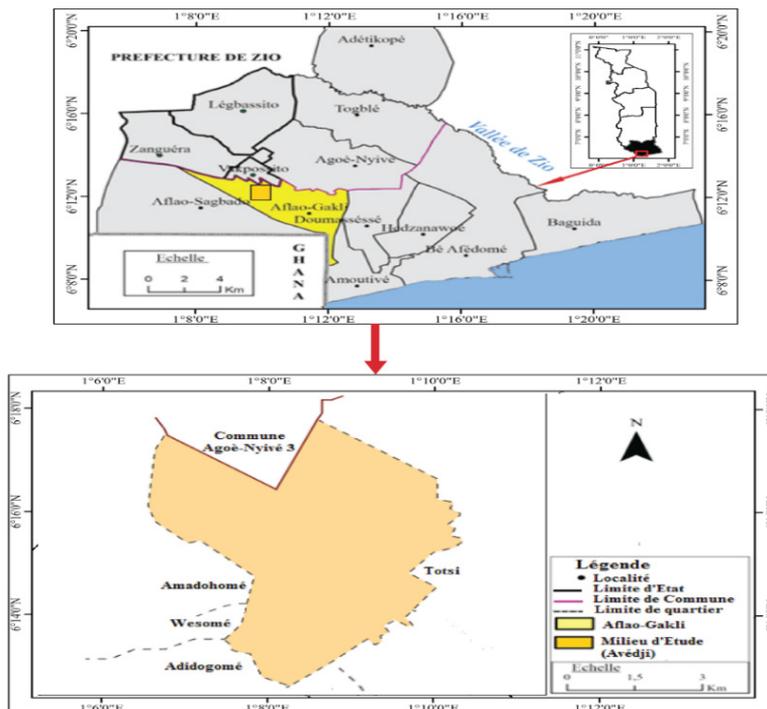
La ville est le lieu du foisonnement des centralités : politique, culturelle, sociale et économique. Dans les villes d'Afrique subsaharienne, la plupart des grandes fonctions urbaines : administrations (centrales ou locales), sièges de sociétés, équipements économiques (marchés centraux, banque, centre commerciale), équipements culturels ou lieux de cultes majeurs sont concentrés dans des périmètres centraux restreints. Par conséquent, les villes rassemblent des concentrations d'emplois tant formels qu'informels, attirant de plus en plus d'habitants et s'étendant hors de leur limite administrative. Ainsi, cet état de fait change considérablement la configuration urbaine de la ville par l'apparition des quartiers de plus en plus dynamique. Le cas du grand Lomé ne sort pas de l'ordinaire. Il faut dire que sa dynamique spatiale y est fortement structurée par son activité économique. Cela se traduit par une multiplicité de pôles d'activités tertiaires et industriels. La structure urbaine du Grand Lomé est composée de pôles majeurs d'activités plus ou moins étendues et des pôles secondaires. Ville à forte urbanisation, il se caractérise par la brutalité de son explosion urbaine et ses extensions extra-muros. De nouveaux noyaux urbains de centralité émergent ici et là. L'aire d'influence des pôles s'étendant de plus en plus profondément dans les espaces environnants. Au nombre de ces pôles de centralité émergents, **se trouve** Limousine. Nom donné à un immeuble, repris par les établissements situés dans cet immeuble ; le nom sera attribué plus tard à un carrefour situé près de l'immeuble. Limousine est situé au nord-ouest de Lomé dans le quartier Avédji. Ce dernier s'est rapidement urbanisé pour donner lieu à l'un des pôles les plus animés grâce à la réalisation des infrastructures et équipements tels que la boîte de nuit « Miami 228 », les hôtels et auberges, les routes et l'installation des services et des commerces. Ainsi, en moins de dix ans, Avédji connaît une transformation considérable et une évolution spatiale remarquable. Véritables lieux de commerce, de fête et de loisirs, il est le résultat de la fabrique urbaine populaire, mais restent pour autant subsidiaire aux anciens centres économiques dont ils tirent sa substance fonctionnelle (Servais *et al.*, 2011, p. 2). Très prisé, Limousine est pris d'assaut par des acteurs publics-privés et des populations du jour comme de nuit pour diverses activités socioéconomiques et culturelles. Il est devenu l'un des principaux points chauds de la capitale. Comment expliquer cette dynamique urbaine et quelles en sont les manifestations ? Comment ce quartier est-il devenu l'un des coins les plus attrayants de Lomé ? A travers cette étude, il est question de comprendre les mutations urbaines à l'œuvre dans le Grand Lomé en termes de centralité et arriver à expliquer le repositionnement

de Limousine par rapport aux autres pôles de centralités présent sur l'espace du Grand Lomé. L'ossature de la présente contribution se décline en trois grands points : l'approche méthodologique, la présentation des résultats en plus de la discussion.

1. De l'approche méthodologique à la description de la zone d'étude

La méthodologie adoptée a pour ancrage l'approche qualitative. Pour ce faire, 25 entretiens ont été réalisés auprès de personnes ressources afin de connaître la genèse du quartier Avédji par exemple, l'observation pour examiner l'importance des flux, des activités commerciales et de loisirs, la photographie pour fixer les pratiques de l'espace et la cartographie pour représenter la zone d'étude et les différentes infrastructures qui s'y trouvent.

Le Grand Lomé est le nom donné à l'agglomération de Lomé. Il comprend la préfecture du Golfe composée de sept (7) communes et la préfecture d'Agœ-Nyvé composée de six (6) communes. Avédji est un ancien village situé au nord-ouest de Lomé qui fait partie aujourd'hui, selon le nouveau découpage communal du Togo de la commune du Golfe 5, dont le chef-lieu est Aflao Gakli (carte n°1). La carte ci-après met exergue la localisation d'Avédji.



Carte n°1 : Localisation du quartier d'Avédji

Source : K. M. Ahombo, 2020, p. 13.

2. Présentation des résultats

Le développement très rapide et désordonné de la zone est difficilement maîtrisable, notamment puisqu'il a lieu sur plusieurs villages environnants. Avec ses 1 432 453 habitants, le Grand Lomé abrite ainsi près de 2/3 de la population urbaine du pays et plus de 23% de population totale du Togo alors que sa surface occupe seulement 0,037% du territoire togolais (Habitat III-Togo, 2015, p. 5). Alors qu'en 1886, Lomé n'était qu'un petit bourg commercial d'à peine 2000 habitants constitués d'africains non autochtones, commerçants pour la plupart. De cette dynamique démographique et spatiale couplée à la construction de nouvelles infrastructures structurantes naissent de nouveaux pôles de centralité et Lomé devient de plus en plus polycentrique.

2.1. Lomé, une métropole multipolarisée

Lomé, dès ces origines, a toujours été un lieu de commerce et d'affaires. L'organisation économique du Grand Lomé se trouve renforcée par une hiérarchisation des pôles de développement économique. La mobilité urbaine permise par le transport automobile et l'usage de la moto a fortement augmenté l'attractivité des villages périphériques désormais connectés d'une manière performante à la basse ville (ville centre). Le processus de dispersion de « fonctions centrales » du centre vers la périphérie dans l'agglomération urbaine du Grand Lomé est manifeste dans le domaine de la centralité commerciale. De nombreux commerces, ateliers, industries et services se sont développés dans ces périphéries formant ainsi au fur et à mesure de nouveaux centres.

Les nouveaux pôles de centralité qui voient le jour sont non seulement la conséquence du phénomène de métropolisation amorcé par la ville depuis quelques années, mais aussi de sa fonction de ville commerciale, né du commerce. Des quartiers comme Totsi ou Avédji sous l'effet de l'urbanisation se sont trouvées intégrées dans le tissu urbain qui a changé de forme en passant progressivement d'une ville largement monocentrique à une ville polarisée.

Caractérisé par un double dynamique, le processus d'urbanisation se distingue d'abord par une concentration des activités le long des voies reliant le centre à la périphérie puis par un phénomène d'extension en tache d'huile favorisé par le renforcement récent du réseau viaire de périphérie à périphérie (SDAU, 2018). Ainsi, de façon générale, on peut y distinguer trois types de pôle de centralité : les pôles primaires, secondaires et tertiaires.

2.1.1. Les pôles primaires

Ils sont au nombre de trois (3) et ont un intérêt national et sous-régional basés sur les fonctions de commandement politique et économique, d'intelligence économique, de la banque et l'assurance. Ces pôles sont : le centre administratif, financier et commercial du 1^{er} arrondissement, Lomé 2, et les Gardiens de la Préfecture.

2.1.2. Les pôles secondaires

Au nombre de trois (3), les pôles secondaires sont d'intérêt national basés sur les fonctions d'échange, de commerce, mais aussi sur la banque et l'assurance, en plus de l'administration. Il s'agit des marchés d'Agoènyivé Assiyéyé, d'Hédzranawoé, et de la zone tertiaire de GTA.

2.1.3. Les pôles tertiaires

Ce sont des pôles d'économiques tertiaires basés sur leur caractère d'entrée d'agglomération avec un rôle important dans la logistique urbaine. Il existe huit (8), il s'agit des centres situés en périphérie de l'agglomération du Grand Lomé : Sanguera, Legbassito, Baguida et Togble Kopé, ainsi que des pôles structurants à l'intérieur du Grand Lomé : Limousine, Entreprise de l'Union, Madiba, Bé avec le quartier emblématique Dékon.



Carte n°2 : Carte des pôles de centralité urbaine

Source : G2 Conception International / Agence ECAUH, SDAU, 2015

Cette carte montre les pôles de centralité qui organisent l'armature urbaine du Grand Lomé. Cette configuration est l'expression de différentes périodes et influences. Elle est grandement héritée de la colonisation et des activités économiques présentes à un certain moment dans l'histoire ou encore aujourd'hui. A partir d'un retour historique, on comprend mieux la morphologie actuelle de la ville et de ces centralités. Ces dernières sont organisées de manière hiérarchique du sud vers le nord. On a des pôles majeurs : le centre administratif et commercial du Sud de la lagune, la zone administrative de Lomé II, la zone administrative et tertiaire de GTA, la zone industrielle et portuaire, la zone industrielle de l'aéroport, la zone commerciale de Hédzranawoé, Agoènyivé

centre. Avec la dynamique urbaine au tournant du XX^e siècle de multitude de pôles se sont développés. On a des pôles d'activités commerciales animées par les marchés périphériques (Adidogomé, Agoè Assiyéyé, Totsi...) ; de petites concentrations d'activités administratives ; des pôles d'activités diverses au carrefour des axes principaux (Carrefour des douanes, Limousine, Entreprise de l'Union...), les pôles issus d'anciennes centralités rurales en cours d'urbanisation (Zanguera, Legbassito, Sagbado, Madiba ...).

Les pôles économiques de proximité ont des fonctions de distribution des produits notamment alimentaires au plus près des populations, et s'organisent dans la centaine de marchés. Les emplois les plus qualifiés et tertiaires continuent de se concentrer dans le pôle-centre de la ville malgré la délocalisation de certains services administratifs vers Lomé 2. Les activités qui se déconcentrent sont celles nécessitant du foncier ou exposant la population à des nuisances. Limousine est un pôle de centralité d'un intérêt métropolitain. Qu'en dire ?

2.2. Genèse du carrefour Limousine

Dékon était le quartier d'affaire le plus connu des citoyens et des étrangers qui arrivent dans la capitale togolaise. Mais ce quartier a perdu de son attraction au profit d'autres centralités comme Avepozo, Baguida, Avédji, etc. C'est ce dernier qui nous intéresse en l'occurrence le carrefour Limousine. La planche ci-dessous montre le carrefour en images.



Planche n°1 : Carrefour Limousine

Source : C. C. Aholou, 2021

Le carrefour Limousine est devenu une véritable centralité commerciale et culturelle de Lomé avec une légion de boutiques d'alimentation générale, des bars-restaurants, de stations-services, de superettes, des caves à vin, etc. Cet extrait d'entretien revient sur la genèse de ce carrefour.

« Limousine a été construit entre 1993 et 1995 à ma souvenance et n'était qu'une petite boutique à l'origine sous l'angle. C'est après que

le propriétaire a construit une deuxième boutique. Au début des années 2000, le bâtiment a grandi en hauteur (deux étages). Ces deux boutiques servaient de dépôt et de bar. Le premier étage, lui, servait de cadre pour l'organisation de bals ou de soirée. Ça jouait et dansait. Il me semble qu'il fallait payer 100F ou 200F pour y entrer. Il y avait une boutique dont les propriétaires (un couple) vendaient les produits d'alimentation générale. Toute cette partie avait l'air d'une forêt. Le marché d'Avédji s'animait sous des neemiers juste à côté. » (Extrait d'entretien, 2020)

Cet entretien révèle d'une certaine manière le dessein de ce carrefour, qui on dirait, était déjà destiné à son avenir de centralité économique. On y lit clairement que les premières activités allaient dans le sens d'échanges de biens et services contre une contribution en espèces. Il montre également l'évolution du bâtiment qui a donné son nom à ce carrefour. On n'y compte plus que deux ou trois activités mais des dizaines et de nature variée de part et d'autre des voies de circulation. L'extrait d'entretien suivant va un peu dans le même sens en précisant les types d'activités qui fleurissaient au début des années 1990 à Avédji. Il vient confirmer les propos selon lesquels le carrefour Limousine doit son nom à l'immeuble qui porte ce nom.

« Jusqu'en 1990, Avédji était un milieu rural avec une occupation très faible de l'espace. La plupart des habitants étaient des agriculteurs à cause de la disponibilité des terres agricoles sauf quelques un qui étaient des artisans surtout des maçons et des forgerons. A cette époque les équipements socio-collectifs étaient quasi absents sauf l'existence de la cité de SITO réalisée dans les années 80 sous l'impulsion du préfet de l'époque Drama DRAMANI. Le carrefour Limousine était appelé dans le temps « Monénou », ce qui signifie, un carrefour en Ewé. L'appellation Limousine était attribuée à un grand bâtiment érigé au niveau du carrefour. La voie « Monénou-Totsi » était tracée par la population elle-même à coup de houe. La première activité économique à voir le jour à ce carrefour était la forge ». (Extrait d'entretien, 2020)

2.3. Amélioration des infrastructures de transport et développement économique à Limousine

La création de voies structurantes a renforcé le nombre de nœuds de connexion qui offrent des possibilités nouvelles de création d'espaces publics, de repères nouveaux dans l'armature urbaine pour rendre le territoire plus lisible et de pouvoir densifier la ville. En effet, à l'ère de la mondialisation caractérisée par une mobilité quasi illimitée, l'accessibilité est devenue la clé de l'attractivité au sein d'un espace économique donné. L'accessibilité routière accrue par le transport collectif artisanal et les voies asphaltées de cet espace à l'ordinaire non urbanisés et situés à l'interface entre l'agglomération centrale ancienne densément bâtie, bien serpenté en voie carrossable et son aire de chalandise est l'un des facteurs d'explication de l'apparition de ce nouveau centre.

Les pays qui souhaitent jouer un rôle actif dans la concurrence économique mondiale doivent posséder des infrastructures de taille performante et respecter les normes internationales de circulation des biens et des personnes. Le Grand Lomé porte l'ambition d'atteindre à l'horizon 2025, le cap de 60% de routes revêtues, via des projets de réhabilitation du corridor de développement, de construction et de réhabilitation des voies transversales et de désenclavement. Ceci pour rendre accessible par la route, toutes les communautés togolaises et de baliser la voie à leur développement. L'accessibilité d'un lieu est cruciale pour son animation.

La construction ou la réhabilitation d'infrastructures de transport existantes permet la réduction des temps du trajet, des coûts de transport ainsi que l'accessibilité aux services et aux emplois. En quelque sorte, on peut assister à une réallocation du travail et du capital au niveau spatial. La réalisation du boulevard « Faure Essozimna Gnassingbé », route reliant la route nationale N°1 (stade Agoè) à la nationale N°5 en passant par BKS et le Carrefour Limousine, a rendu le territoire plus lisible et a contribué à densifier les activités dans cet espace. Distante de 6,46 Km, c'est une voie à double chaussée de 2 voies chacune de 7m réalisée entre 2013 et 2015 grâce au financement de l'Etat togolais. Ensuite vient la réhabilitation de la route d'Agoè, un axe qui relie le carrefour Limousine au marché Agoè Assiyéyé en passant par le carrefour 2 lions. Distante de 4,05 Km, c'est une voie à double chaussée de 3 voies chacune de 12,5m réalisée entre 2012 et 2015, toujours grâce au financement de l'Etat togolais. Enfin vient la réhabilitation de la bretelle de Totsi, une voie qui relie le Carrefour Limousine-UTB au pavé de Totsi. C'est une voie longue de 0,87 Km ayant une double chaussée de 2 voies chacune de 9 mètres et qui a été construite entre 2013 et 2015 grâce au financement de l'Etat togolais.

Après l'exécution des travaux de bitumage, une dynamique commerciale s'est enclenchée dans le milieu. La réalisation de ces infrastructures de transport structurante a joué un rôle primordial dans la localisation des établissements à caractère économique le long de ces axes dont le carrefour Limousine est la pierre angulaire. Cette concentration des établissements commerciale induite par la baisse des coûts de transport due à l'amélioration de la qualité des infrastructures routières conduit à la formation d'économie d'agglomération et par la suite, à un schéma de répartition spatiale de l'activité économique nationale.

La répartition spatiale des activités est le résultat d'un équilibre complexe entre des forces qui poussent autant les firmes que les ménages à se rapprocher ou au contraire à se séparer. De cette manière, cette reconfiguration de la ville de Lomé, du monocentrisme vers une organisation polycentrique de la ville limite les déplacements vers le centre ancien. De ce fait, le modèle polycentrique de la ville est l'une des réponses aux défis urbanistiques actuels. Cela répond aux objectifs du développement urbain durable dans la mesure où les déplacements sont le plus souvent faisables par la marche et sur de courte distance avec l'automobile. Crozet et Lafourcade (2009), indiquent que la proximité géographique engendre

des interactions entre les agents économiques les amenant à se concentrer dans un espace donné. Ainsi, les économies d'agglomération naissent de ce jeu interactif formant des villes dont la trajectoire d'urbanisation suit des schémas différents (Oulmakki, 2015, p. 191). Les établissements de service, de commerce ont tendance à se localiser dans les territoires économiquement denses pour bénéficier de plusieurs avantages dont le partage d'infrastructures urbaines constitue le vecteur principal dans les choix de localisation.

2.4. Limousine, un foyer économique

La population de Lomé est caractérisée par une diversité d'activités, considérées comme le moteur de son développement. Les actions gouvernementales viennent appuyer les initiatives privées et collectives entreprises par la communauté pour son épanouissement. La croissance économique permettant une amélioration des conditions de vie des populations, ainsi le niveau de vie acceptable de la communauté citadine de Lomé est dû aux diverses activités qu'elle entreprend. En effet, la population de Lomé est très active, très entreprenante et montre de l'engouement autour des projets de développement.

Limousine accueille de plus en plus d'activités socio-économiques. On assiste à une prolifération des points de ventes de produits de première nécessité, d'ateliers de fabrication des biens et services, des débits de boisson, des établissements financiers et un développement du secteur artisanal.



Bâtiment de WAGES



Bâtiment de Orabank



Bâtiment de la poste

Planche N° 2 : Bâtiment d'institutions bancaires

Source : C. Aholou, 2021

La planche n° 3 représente les locaux de l'institution de microfinance WAGES à gauche, de la structure bancaire Orabank à droite et de la poste au centre. Ces structures installées à quelques mètres du carrefour Limousine y sont dans l'optique de faciliter et fluidifier les transactions financières et autres des

commerçants, des tenanciers des bars ainsi que de l'ensemble des populations environnantes. Notons également qu'à côté de ses institutions financières existent des boutiques de transfert monétaire (Flooz pour les abonnés de Moov et T-Money pour les abonnés Togocel). Dans le domaine des biens et services, il faut remarquer par exemple : des stations-services et d'importantes réserves de produits d'hydrocarbure, en plus d'établissements hôteliers.



Planche n°3 : station de service et hôtellerie

Source : C. Aholou, 2021

A côté des services se trouve des boutiques de vente de téléphones mobiles, de vente de motos (Haojue, Sanya, Aponic), des boutiques d'alimentation générale, de vente des pièces détachées, des prêts à porter.



Planche n°4 : Une série de boutiques

Source : C. Aholou, 2021

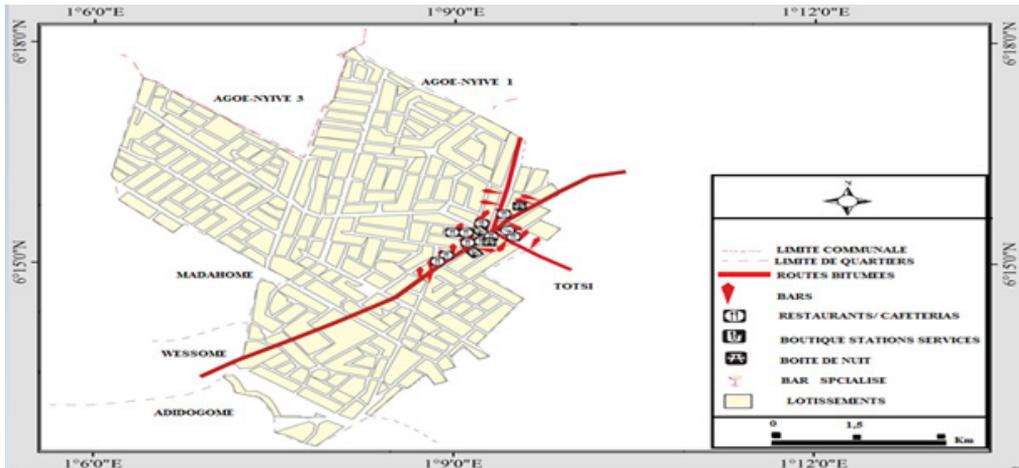
Comme le montre ces clichés de la planche n°4, le périmètre situé le long des voies est sous l'emprise d'intenses activités commerciales qui occupent les rues et transforment progressivement les maisons d'habitation en maisons de commerce, de prestataires de services, en magasin de stockage, etc. La transformation progressive de résidences familiales en immeubles commerçants, offre également des possibilités au marché immobilier qui renforce l'attractivité de la zone. Cette dynamique explique en partie la déprise démographique du côté sud de la lagune.



Planche n°5 : Alignement des bars et restaurants

Source : C. Aholou, 2021.

Outre ces institutions financières et établissements de commerce, on peut y trouver un nombre important de débits de boissons qui jonchent les abords du boulevard « Faure Essozimna Gnassingbé ». Le long du carrefour, des bars s’alignent les uns après les autres. C’est le cas des bars BM, Insomnia, Champi-Kilo sur la photo n°2 qui se suivent le long de la voie qui mène à Adidogomé. La carte n°3 montre l’essaimage de certains services le long du boulevard, prouvant la forte concentration de bars, restaurants, cafétérias, et boîtes de nuit qui y est de mise. Dans un rayon de 500m, le carrefour Limousine comme centre de cercle, il est dénombré 36 débits de boissons répartis comme suit : 17 bars, 7 restaurants, 4 cafétérias, 2 boîtes de nuit, 2 boutiques de stations-services. Il en ressort que les activités qui donnent vie au carrefour Limousine sont dans une large mesure en relation avec le loisir.



Carte 3 : Les bars, restaurants et boîtes de nuit Contigus dans cette zone

Source : K. M. Ahombo, 2020, p.81.

Outre le secteur formel qui prolifère dans ce quartier en pleine mutation profonde, le secteur dit informel s’accroît de façon exponentielle. Occupant ainsi la rue, il établit une concurrence d’usage avec les fonctions circulatoires de celle-

ci et engendre de potentiels conflits entre usagers, riverains ou propriétaires de terrains limitrophes.

2.5. Limousine, un lieu d'ingénierie culturelle nocturne

Tous les soirs, l'ambiance y est. Et les week-ends, tout le carrefour Limousine s'identifie à une boîte de nuit à ciel ouvert. Tous les « boucantiers et ambianceurs » se retrouvent pour se défouler de diverses manières. La musique et la danse sont les premières à être diffusées, notamment via des baffles géants. C'est un moyen de communication très puissant qui permet de rassembler les amateurs locaux de cette sous-culture. C'est un lieu de renforcement de lien entre danseurs de différents quartiers, de différentes communes. C'est également un lieu de rendez-vous pour les amateurs de musique, pour les pratiquants et pour les spectateurs. Il prend rapidement de l'ampleur, et la programmation est particulièrement dense. Les spectacles accompagnent les activités économiques. De très nombreux artistes se succèdent chaque jour sur le podium mise en place pour l'occasion, et une pluralité de disciplines et d'activités (ateliers, concerts, expositions, théâtre, etc.), ainsi qu'un luxe d'espace pour la sociabilité des jeunes adultes et pour des expressions spontanées de danse ou autres se développent et dynamisent le lieu. C'est un lieu de brasage culture, un lieu où les rencontres amicales sont à leur paroxysme.

3. Discuter de la multipolarité du grand Lomé : à partir de l'exemple de Limousine

La croissance centrifuge d'une métropole à partir d'un centre principal conduit à l'émergence de centres secondaires dans les zones périphériques bien desservies par des infrastructures de transport rapides, où les prix immobiliers et la congestion automobile sont moindres (Le Néchet, 2015). La multiplication des centralités dans le Grand Lomé est notamment due à la croissance démographique et des fonctions centrales dûes à son dynamisme économique. Les quartiers centraux du Grand Lomé qui hébergent plusieurs fonctions se trouvent saturer dans un dynamisme économique et ne peuvent plus répondre au public grandissant qu'ils attirent. Certaines fonctions centrales se déplacent alors vers d'autres endroits, que ce soit dans un quartier de ville moins encombré ou vers la périphérie et ainsi se créent des centralités secondaires (Süess, 2014, p. 34-35). La localisation de ces nouvelles centralités dépend fortement de l'accessibilité, ce qui fait notamment des endroits autour des rocadés autoroutières et des « [...] gares, lieux d'échanges et de croisements par excellence, [...] des germes privilégiés de ces nouvelles centralités » (Henry, 2011, p. 77). En fait, limousine est la conséquence directe de ces constats.

Limousine est aujourd'hui confronté à la réalité du fait urbain et a acquis une nouvelle identité spatiale, une grande fonction commerciale et une nouvelle forme d'urbanité. Avant la construction du boulevard « Faure Essozimna

Gnassimgré », de la bretelle de Totsi couplée avec la route d'Agoè cette partie de la ville était faiblement aménagée. De profondes mutations ont intervenu dans le milieu avec la construction de ces routes. L'émergence de la plupart des pôles de centralité est une initiative des citoyens, les autorités interviennent qu'en dernière position pour régulariser et entériner cet état de fait (une sorte de planification de rattrapage). En effet, nombre de stratégies émanant d'acteurs essentiellement privés amplifient ce processus en donnant à ces nouveaux pôles un sens au plan social, qualité première de la centralité (Capron, 2001). Ces initiatives, majoritairement individuelles, ont souvent été antérieures aux décisions municipales, ou tout au moins, plus efficaces en termes d'accentuation du phénomène de centralité. La multiplication des centralités dans le Grand Lomé est corollaire à ses mutations socioéconomiques et démographiques. Le centre, le noyau ancien de la ville perd son dynamisme nocturne au profit des nouvelles centralités. Dékon qui était le lieu emblématique de la vie nocturne de Lomé perd progressivement de sa renommée au profit de lieu comme Limousine dont l'animation se résumait qu'à un marché de poissons frits qui s'animait de 17 heures à 21 heures.

Les voies de circulation réalisées entre 2013 et 2016 constituent des axes de développement urbain de cette localité et participent ainsi à son émergence comme nouvelle polarité autour des nœuds formés par la connexion de plusieurs voies. De ce fait, les infrastructures de transport sont l'élément moteur du rayonnement de ce pôle. Elles amènent à la concentration des entreprises et de l'emploi : il s'agit de l'économie d'urbanisation (Oulmakki, 2015). Malgré la présence de polarités secondaires balbutiantes et souvent dépendantes d'un seul équipement ou activité, le Grand Lomé demeure tourné vers le centre administratif et commercial du Sud de la lagune, véritable pôle regroupant les fonctions motrices des pouvoirs politiques, économiques et financiers. Il continue de structurer l'ensemble du territoire. La centralité de Limousine fut au début de ses balbutiements l'œuvre d'acteurs privés. Ces dernières années avec l'effectivité de la décentralisation, il connaît un regain d'intérêt de la part des autorités locales.

Dans un contexte où l'urbanisme doit chercher des réponses au développement fâcheux de nos villes, une diminution de la mobilité en général d'une part, est une piste à exploiter, notamment réduire les distances parcourues, et d'autre part un transfert modal vers des mobilités moins polluantes et moins consommatrices d'espace et d'énergie. La multipolarité est alors le modèle qui gagne en importance lorsque la durabilité devient le maître mot des politiques d'aménagement et d'urbanisme. En effet, l'une des solutions pour répondre aux objectifs de durabilité des villes consiste à une organisation multipolaire de nos villes ainsi que de nos territoires. Les Etats africains, dans ce processus de globalisation et de compétitivité entre les territoires, doivent miser sur le renforcement des centres plurifonctionnels existants non pas au profit d'un hypercentre, mais au profit de petits et moyens centres distribués dans toutes les villes. Ainsi, les services proposés par les villes seraient accessibles à toute la population

dans de relatives courtes distances. Ainsi, « le modèle d'[...] organisation polycentrique de la ville [...] peut limiter les déplacements vers le centre ancien [...] » (Émélianoff, 2002, p. 33). Grâce aux densités urbaines plus élevées, les déplacements sont le plus souvent faisables en transports publics efficaces, ce qui fait du modèle polynucléaire l'une des réponses aux défis urbanistiques actuels. Le développement récent et rapide d'une offre de commerces et de services variés répondant aux besoins des habitants est l'un des signes d'effervescence et de dynamisme de ces espaces. De plus les transformations en matière de centralité spatiale s'accompagnent de nouvelles formes de convivialité hors du champ traditionnel de la parenté, à travers l'émergence de cultures à caractère trans-ethnique et moderne qui se manifeste, entre autres, par des modes vestimentaires, la diffusion des musiques, et l'animation des quartiers.

Parallèlement à cette nouvelle urbanité créée par ce nouveau pôle de centralité, on constate qu'elle est accompagnée des effets pervers. La première conséquence est liée aux difficultés de circulation aussi bien pour les automobilistes que pour les piétons et tous ceux qui empruntent la voie. La circulation piétonne plus ou moins dense se perd au milieu des étalages de marchandise qui occupent les rares trottoirs existants et débordent les bas-côtés de chaussées. Aujourd'hui, l'occupation des trottoirs s'intensifie avec des acteurs beaucoup plus nombreux et exerçant des activités plus importantes et plus diversifiées. Les abords des grands axes du carrefour Limousine deviennent des réceptacles des conflits d'usage. La voie de droite est difficilement praticable à cause des piétons qui marchent le long des routes, les trottoirs étant occupés par des étalages. Les piétons, les cyclistes, les automobilistes et les commerçants partagent la chaussée et les trottoirs ensemble, favorisant ainsi l'insécurité routière. Dans un second temps, on a pu relever une augmentation considérable du prix du foncier et des loyers commerciaux dans ce quartier. Il faut noter aussi le développement du travail de sexe et de la consommation des stupéfiants. La pollution et nuisance sonore, sous leurs multiples formes, est également un problème important qui se pose sur cet espace public.

Conclusion

Formidable outil de concentration des flux, le pôle de Limousine a conjointement constitué une opportunité pour le regroupement de fonctions urbaines, essentiellement commerciales, mais aussi ludiques et culturelles. Avédji, sous l'effet de stratégies d'acteurs essentiellement privés et de l'évolution des pratiques, est devenu avec le carrefour Limousine un pôle de centralité. La dynamique économique enclenchée dans le quartier d'Avédji a été possible grâce aux infrastructures routières et à la localisation des activités commerciales, de services, de l'artisanat, des micros finances et des spéculations foncière et immobilière. Une réorganisation générale de la ville autour de ces nouveaux pôles de centralité qui se développent en périphérie pourrait résoudre

la plupart des problèmes actuels de la ville. Les politiques d'aménagement des infrastructures socio-collectives méritent d'être repensées, car elles sont sources de développement et d'amélioration des conditions de vie.

Bibliographie

AHOMBO Kossigan Messan, 2020, *De la réhabilitation routière à la prolifération des débits de boissons à Avédji : les déterminants socio-spatiaux*, Mémoire de Master en Etudes urbaines, Université de Lomé.

CAPRON G. 2001, « La centralité commerciale dans une municipalité périphérique de l'aire métropolitaine de Buenos Aires (Pilar) : un rôle de recomposition ? », *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, n° 4, p. 350-362.

CROZET Mathieu et LAFOURCADE Miren, 2009, « La nouvelle économie géographique », Paris, *La Découverte*, coll. Repères.

EMELIANOFF Cyrille, 2002, « Quelles menaces, quelles politiques ? » in *Enjeux et politique de l'environnement*, Cahier Français, n°306.

HENRY Patrick, 2011, *Les 101 mots de l'urbanisme à l'usage de tous*, Paris, Archibooks, p. 138.

Le NECHET Florent, 2015, « De la forme urbaine à la structure métropolitaine : une typologie de la configuration interne des densités pour les principales métropoles européennes de l'Audit Urbain », *Cybergeo : European Journal of Geography*, Aménagement, Urbanisme, document 709, mis en ligne le 18 février 2015, consulté le 27 septembre 2021. URL : <http://journals.openedition.org/cybergeo/26753> ;DOI : <https://doi.org/10.4000/cybergeo.26753>

OULMAKKI Ouail, 2015, *Impact des infrastructures de transport sur la croissance économique : le cas du Maroc. Economies et finances*. Thèse unique, Université Montpellier, 2015, p. 411. NNT : 2015MONTD042ff.tel-01432138

SERVAIS Marc, THOMAS Isabelle, VAN DYCK Haike and VERHETSEL Ann, 2021, « Polycentrisme urbain : une réalité spatialement mesurable ? », *Cybergeo : European Journal of Geography* [Online], Space, Society, Territory, document 268, Online since 07 April 2004, connection on 26 September 2021. p. 22. URL : <http://journals.openedition.org/cybergeo/3669>

SÜESS Sebastian, 2014, *Centralité secondaire d'agglomération : Quels sont les facteurs nécessaires à leur développement ? Étude de cas à Renens*, Maîtrise universitaire ès sciences en géographie | Spécialisation : Études urbaines, Université de Lausanne | Juin 2014, p. 128.