

## **NOUVELLE OFFRE DE SERVICES EN MILIEU PERIURBAIN TOGOLAIS : LE LAVAGE AUTOS-MOTOS COMME UNE PROMOTION DE L'AUTO-EMPLOI A AGOENYIVE**

Iléri DANDONOUGBO

*Université de Lomé (Togo)*

*E-mail : [ileridandonougbo@gmail.com](mailto:ileridandonougbo@gmail.com)*

**Résumé :** Le phénomène de métropolisation que connaît la ville de Lomé depuis son érection en 1897 comme la capitale togolaise a considérablement accru les surfaces urbanisées, entraînant la dissociation spatiale entre lieux de travail et lieux de résidence des citadins des espaces en cours d'urbanisation. Cette situation est due à l'étalement urbain, aux migrations résidentielles et aux effets pervers des mesures d'ajustement structurels. Elle crée des besoins liés aux transports dont celui du lavage auto-moto à Agoènyivé, périphérie nord de Lomé.

La méthodologie adoptée est basée sur la recherche documentaire et les travaux de terrain. Les enquêtes de terrain ont permis d'interroger à partir de la technique d'échantillonnage raisonnée, les acteurs promoteurs de lavage autos-motos (12), les agents des services techniques (35) et les propriétaires d'engins (25) qui sollicitent la prestation de ce service. Au total, 72 individus ont été interrogés.

Les résultats montrent que l'étalement urbain, le développement des moyens de transports individuels, la précarité de la voirie urbaine et la crise de l'emploi sont les principaux facteurs du développement du lavage automobile dans le milieu d'étude. Les revenus issus de cette activité sont utilisés dans l'alimentation (26 %), le loyer (17 %), l'habillement (17 %), la santé (17 %), la scolarisation de leurs enfants (14 %) et les cérémonies funéraires (9 %).

L'objectif de cette étude est de montrer que l'augmentation des sites de lavage autos-motos dans le milieu est liée à plusieurs facteurs et ce métier permet aux acteurs promoteurs de subvenir à leurs besoins quotidiens.

**Mots-clés :** Agoènyivé (Togo), lavage, autos-motos, acteurs promoteurs, revenus.

**Abstract:** The phenomena of metropolization that knows the city of Lomé since its erection in 1891 as capital of Togo has considerably grown the surface urbanized stirring the spatial dissociation between working place and living residence of townspeople who live in the development area. The cause of this situation is the urban extension, the residential migrations

and the deviant effects of adjustment structures .It creates the needing which are related to transport ;among them, the auto-mottos washing at Agoènyivé, north periphery of Lomé.

The methodology adopted is based on the documentary researching and the field studying. The investigation on the field has permitted base on the sampling technic to question the actors promoters of auto-mottos washing (12), the agents of technical services (35) and the owner of autos whose solicit that kind of services. The number of people interrogate is 72.

The results show that urban extension, the development of individual transportation, the precarity of urban garbage dump and the crisis of job are the principal factors of automobiles washing development in the researching area. The income from this activity are used in the food (26%), the rent (17%) the clothing (17%), the health (17%), the secularization of their children (14%) and the funeral ceremony (9%).

The goal of this researching is to show that the raise of auto-mottos washing sites in this area is related to many factors and this job allow the actors promoters to support financially themselves.

**Keywords:** Agoènyivé (Togo), washing, autos-mottos, actor promoters, income.

### Introduction

L'émergence des activités de survie dans les métropoles d'Afrique subsaharienne relance le débat sur la stagnation de l'emploi, le chômage et la pauvreté urbaine qui touche les jeunes, notamment les jeunes diplômés. Dans son rapport de 1985, la Banque mondiale (BM) prévoyait qu'en 1990, le revenu par habitant dans les villes africaines serait inférieur à ce qu'il était en 1960 bien que les écarts soient différents d'un pays à l'autre, mais qu'en tout état de cause, la concentration galopante des populations dans les agglomérations urbaines aggraverait chaque jour le drame social de l'Afrique. Dans ce sens, l'ONU-HABITAT (2006), montre que l'Afrique noire concentre près de 78 % de citadins pauvres, et elle abritera 400 millions en 2020. Cette situation de précarité économique et financière n'est que la conséquence des politiques d'Ajustement Structurel (PAS) caractérisées par le désengagement des Etats dans les secteurs sociaux et le dégraissage de la fonction publique et du secteur privé dans les années 1980. Ces mesures de redressement économiques expliquent mieux le foisonnement de petites activités socio-économiques variées communément

rangées sous le terme d'activités de "survie" ou du "secteur informel". Pour Hugon P. (2006), les « pratiques de crise conduisent à une informalisation des économies africaines. Compte tenu de l'épuisement des créations d'emplois publics et parapublics, et l'absence de relais du secteur moderne privé, l'informel joue un rôle croissant. Celui-ci se définit comme un ensemble d'organisation à petites échelles où le salariat est absent, où le capital avancé est faible, mais où il y a néanmoins circulation monétaire et production de biens et services onéreux » (D. Tonou, 2014, p. 3).

Une observation faite dans les capitales comme Accra, Abidjan, Dakar, Cotonou permet de se rendre compte de la diversité des unités économiques allant de l'initiation de petits commerces à l'installation de petites entreprises. A Lomé, la capitale togolaise, la part des activités informelles dans l'économie du pays est considérable. Selon l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques et Démographiques (ISEED, 2017), l'activité informelle occupe 40,1 % du PIB, et joue un rôle non négligeable dans le développement économique du pays. Depuis les années 1990, le secteur formel (moderne) est en crise à cause de la restriction de l'administration publique et de la réduction des investissements suite à des mesures d'ajustement structurel et à la mauvaise gestion des ressources publiques qui ont entraîné des suppressions d'emplois massifs. La fonction publique et le secteur para-privé, jadis principaux employeurs des jeunes diplômés ne parviennent plus à les absorber.

En 2015, l'effectif de la fonction publique est seulement 44 504 agents. Les pouvoirs publics n'exploitent que 1,05 % du potentiel humain qui est évalué à 4 millions de population active de 15 à 64 ans (MFPRA, 2015). Depuis le gel des recrutements des jeunes togolais en 1982, à la fin de leur formation, dans l'administration et les entreprises publiques et parapublics, le chômage des jeunes diplômés est devenu un problème crucial. « Au rang de ces nouvelles activités, figure le lavage auto-moto où l'on dénombre 48 sites à Agoènyivé » (K. Amakoé, 2016, p. 45). L'essor de cette activité est lié aux difficultés économiques, aux problèmes d'emploi, à l'étalement de la ville de Lomé, au mouvement résidentiel et à la précarité de la voire. Devant cette importance prépondérante que cette activité a prise dans le milieu, on se pose les questions suivantes. Quels sont les

facteurs responsables du développement de l'activité de lavage autos-motos ? Quelles sont les caractéristiques sociodémographiques et économiques des différents acteurs ?

### **1. Matériel et méthodes**

Afin d'avoir une meilleure connaissance sur le lavage automobile en plein essor lié à une forte motorisation et aux mouvements résidentiels de plus en plus fréquents, la méthodologie est construite sur des critères comme l'âge, le niveau d'instruction, le sexe, la nationalité, les sources de financement, les recettes hebdomadaires et les affections des revenus. Les enquêtes de terrain de 9 jours ont été menées du 12 au 20 octobre 2018. Les questions d'enquête ont porté sur les caractéristiques socio-économiques, les sources de financement, les recettes hebdomadaires moyennes et l'apport social du lavage autos-motos. Les propriétaires des autos et motos ont été choisis à partir d'un tirage raisonné. Le choix d'Agoènyivé pour servir du cadre d'étude est motivé par multiples considérations. L'activité de lavage auto-moto est en plein essor dans ce milieu. « De 28 ateliers de lavage autos-motos en 2010, le nombre est passé à 57 en 2018 soit un doublement en 8 ans ». La situation géographique est le second critère de choix du cadre d'étude. Le milieu ne présente pas de contraintes majeures à l'installation humaine. Le milieu est situé le long de la Route Nationale n°1 (RN1), seulement à 15 km du centre-ville. La collecte des données s'est faite par des entretiens individuels et des enquêtes proprement dites. Ces entretiens ont été réalisés avec les responsables des ateliers de lavage auto-motos (12) et les agents des services techniques en charge du secteur informel (8). L'enquête proprement dite a pris en compte des laveurs dont le nombre est 102. De cette population cible, un choix de 51 individus a été retenu. Le taux de sondage retenu pour ce travail est 1/2. Le nombre total des personnes interrogées est 70.

Le traitement des données a consisté à faire le regroupement des informations collectées, en vue de les sérier, de les classer, et de les analyser. Les logiciels Word et Excel ont servi au traitement du texte et à la réalisation des figures. Le GPS a été utilisé pour géo-référencer les différents sites de lavage autos-motos permettant la réalisation de la carte de répartition spatiale de l'activité à partir du logiciel Arcviews

L'interprétation des résultats rend compte que l'essor de cette activité dans le milieu est dû à des nombreux facteurs.

## 2. Résultats et analyses

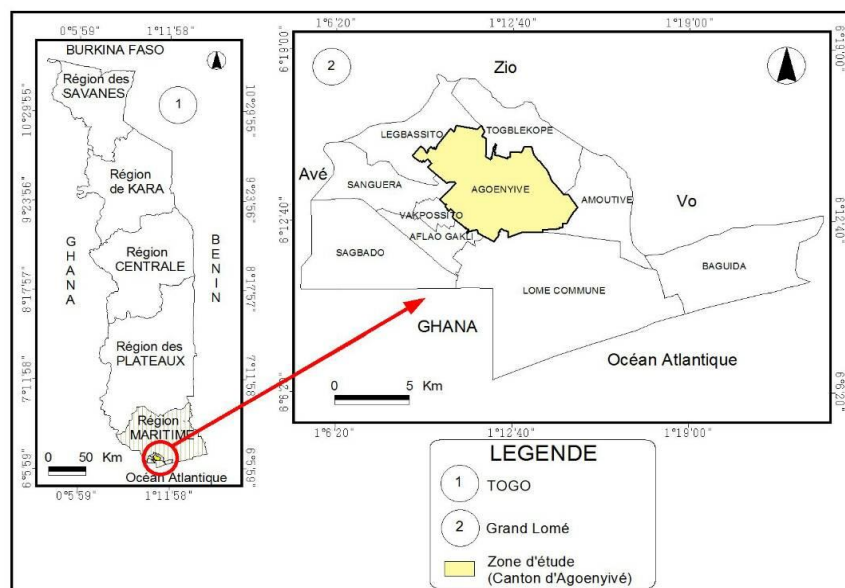
### 2.1. Déterminants du développement de l'activité du lavage automobile

La prolifération des sites de lavage autos-motos à Agoènyivé s'explique par divers facteurs.

#### 2.1.1. Cadre géographique favorable à l'installation humaine et au développement des activités de lavage autos-motos

Situé au sud du Togo, le canton d'Agoènyivé se situe entre 6°11' et 6°15' de latitude Nord et 1°10' et 1°15' de longitude Est. Il se localise à 10 km au Nord de la ville de Lomé de part et d'autre de la route nationale n°1 dans la Préfecture qui porte son nom (Carte n°1).

Carte n°1 : Localisation du milieu d'étude



Source : INSEED, 2016, réactualisé par G. Djergou, F. Hétchéli, I. Dandonougbo, 2017

Avec une superficie de 51 km<sup>2</sup>, le milieu d'étude est limité au Nord par le canton de Togblékopé, à l'Est par le canton d'Amoutivé (2<sup>ème</sup> arrondissement), au sud par la commune de Lomé (5<sup>ème</sup> arrondissement) et à l'Ouest par les cantons de Vakpossito, de Légbassito et de Zanguéra. Le milieu d'étude repose sur un site de plateau, légèrement incliné du nord au sud. Ce tableau est caractérisé par de faibles altitudes qui varient entre 50 et 80 m. Il se situe entre les vallées de Zio et de Kloukpa dont les alluvions récentes témoignent d'un ennoyage des cours inférieurs se jetant dans le golfe du Bénin » (A. Blivi, 1998, p. 31). La localisation de ce plateau de type tabulaire (22 m) sur la Route Nationale n°1 et les multiples fonctions de Lomé sont des facteurs déterminants de son peuplement. Selon G. K. Nyassogbo (1993, p. 331) :

la concentration des fonctions politiques, administratives, économiques, sociales et culturelles, fait que Lomé « a rapidement franchi la limite nord en 1928 pour se développer sur les marges rurales en phagocytant successivement dans les années 1980 les anciens villages, fermes et hameaux comme Gbényédji, Ablogamé, Akodéssewa, Bé-Klikamé, Agbalépédogan et Hédzranawoé puis dans les années 1980 et 1990, ce sont les villages des cantons d'Avépozo et de Baguida.

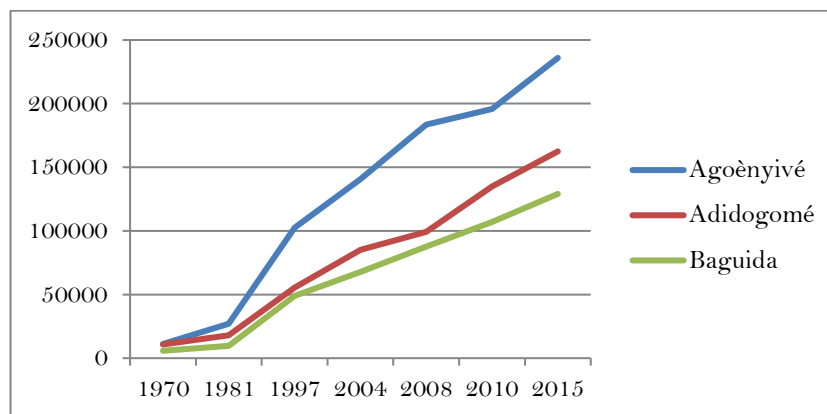
Le sol, de type ferrallitique, est constitué d'un mélange de sable et d'argile rouge. Le site est d'origine érosive et se trouve dans les formations sablo-argileuses du néogène, ce qui fait que ce milieu est en permanence en proie à une érosion intense qui dégrade des voies de communication. Cette précarité de la voirie est à la base des nids-de-poule, des ravins et des flaques d'eau qui salissent les motos et les véhicules. Cette situation amène régulièrement les automobilistes à laver leurs engins. En saison sèche, les poussières salissent les engins à deux et à quatre roues. Le milieu d'étude bénéficie du climat guinéen comme l'ensemble de la partie méridionale du Togo. De type bimodal, ce climat comporte quatre saisons dont la grande saison pluvieuse qui va de mi-mars à mi-juillet, la petite saison sèche de mi-juillet à mi-août, la petite saison pluvieuse de septembre à octobre et la grande saison sèche de novembre à mi-mars. « Entre mi-mars et mi-juillet, de fortes précipitations sont enregistrées avec une moyenne de 228,52 mm d'eau dans le mois de juin. Du mois de novembre jusqu'à mi-mars, les pluies sont rares et la moyenne est de 11,91 mm d'eau » (G. Djergou, 2016, p. 29).

La périphérie nord, Agoènyivé est drainée par la rivière Adu qui est le principal affluent du Zio. La nappe phréatique est peu profonde (moins de 15 m), ce qui permet de construire facilement des forages. La surface relativement plane du milieu est favorable à l'établissement humain et au développement des activités socio-économiques. Ces raisons ont provoqué la ruée de néo-citadins et un nombre important de migrants venus des villes secondaires et des pays voisins à la recherche des parcelles à bâtir, entraînant une croissance exponentielle de la population.

### 2.1.2. Population en nette croissance et difficultés d'insertion de la couche juvénile

La croissance de la population d'Agoènyivé est lente et timide dans les années 1960. Agoènyivé abrite une population de plus en plus nombreuse et hétérogène à la fin de la décennie 1990 et surtout entre 1981 et 2004 où la population est passée de 26 909 à 140 605 habitants en 2004, soit une croissance moyenne de 6 % (Figure n°1).

Figure n°1 : Evolution de la population d'Agoènyivé, d'Adidogomé et de Baguida



Source : Recensement général de la population 1970, 1981, 2010 ; PNCD 2004, DGSCN 2008 et travaux de terrain, 2017

Les données de la figure n°1 montrent une augmentation rapide de la population des principales périphéries de Lomé que sont Agoènyivé, Adidogomé et Baguida. La forte croissance humaine de ces milieux est due à

l'accroissement démographique naturel, aux mouvements migratoires externes, à l'exode rural, à la disponibilité des parcelles à bâtir et à leur proximité par rapport à la capitale. La densité humaine d'Agoènyivé est de 67,38 hab/ha en 2015 contre 51,35 hab/ha pour Adidogomé et 45,75 hab/ha pour Baguida. « La densité qu'affiche Agoènyivé en 2015 fait d'elle la périphérie la plus densément peuplée de l'agglomération » (F. Hétchéli, I. Dandonougbo, G. Djergou, 2018, p. 11). Cette densité dépasse celle des autres périphéries et du 1<sup>er</sup> arrondissement de Lomé (57,30 hab/ha).

Le désir résidentiel constitue le facteur le plus déterminant dans l'installation humaine à Agoènyivé. Ce milieu connaît une forte occupation suivie d'une densification de l'espace toujours plus grande et continue à tel point que les fermes périphériques de Lokopé, d'Assigomé et d'Ahonkpè sont devenues depuis 2000 des espaces qui font partie intégrante de l'agglomération de Lomé. K. Amouzoukpo (2017, p. 7) affirme que 83 % des enquêtés installés à Agoènyivé, proviennent des mouvements résidentiels contre 11 % qui viennent des zones rurales et des villes secondaires du pays. Les raisons qui expliquent ce désir sont les difficultés de vie dans les quartiers centraux et péricentraux et les conditions plus ou moins favorables et attractives dans le milieu d'étude. Ces facteurs sont liés à la relative abondance de terrain à bâtir, aux coûts de loyers assez abordables pour les couches sociales à faible revenu (Tableau n°1).

*Tableau n°1 : Comparaison du coût de loyer d'une chambre et d'une chambre-salon au centre ville et à la périphérie*

Année	Une chambre		Une chambre-salon	
	Centre-ville (quartier Tokoin Wuiti)	Agoènyivé	Centre-ville (quartier Tokoin Wuiti)	Agoènyivé
1999	6 000	3 000	11 000	6 000
2005	8 000	4 000	15 000	8 000
2017	12 000	10 000	25 000	17 000

*Source : Travaux de terrain, 2018*

Il ressort des données du tableau n°1 que dans le centre-ville, le coût du logement est très élevé par rapport à celui Agoènyivé. La poussée



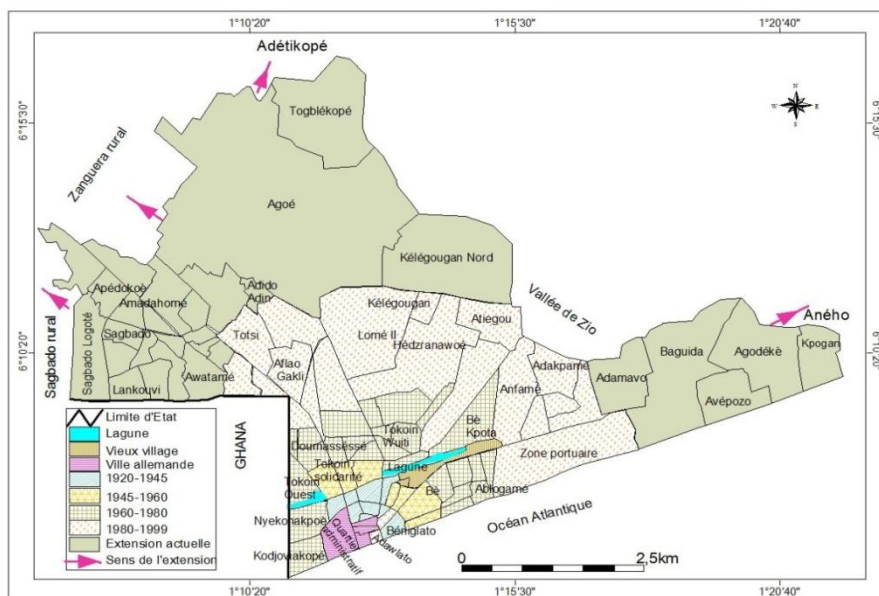
démographique d'Agoènyivé est également liée à la migration dans les années 1990 des Kabiyé-Losso du centre-ville à cause des troubles sociopolitiques. Ce milieu, situé à 15 km de Lomé et le long de Route Nationale n°1 (RN1) menant vers leurs villages d'origine (Kara, Niamtougou, Kanté) concentre les activités économiques informelles dont la mécanique motos-autos, l'électricité, la vente des pièces détachées des véhicules et les ateliers de lavage auto-motos.

La situation de l'emploi devenue préoccupante dans les années 1980 est marquée par le chômage de la couche juvénile. A partir de 1987, le recrutement des jeunes diplômés de l'enseignement supérieur dans les services publics et privés modernes devient rare à cause de l'essoufflement de l'Etat. Cette situation a entraîné le regain du chômage qui est devenu un fléau social. Elle est aggravée par les crises sociopolitiques et économiques des années 1990 avec la rupture de la coopération par les bailleurs de fonds et la dévaluation du F CFA. « En 2016, 50 000 chômeurs ont été dénombrés » (MFPTRA, 2017). Pour F. Héchéli (2016, p. 255), les migrations résidentielles ont entraîné un étalement de l'agglomération de Lomé sur plus de 50 % du périmètre communal.

### **2.1.3. Etalement urbain**

A la fin des années 1980, la localité Agoènyivé est encore un milieu rural. La densité de la population est de l'ordre de 180 hbts/km<sup>2</sup> dans les secteurs agglomérés (L. Y. Laré, 2008 cité par D. Tonou, 2016, p. 38). Mais le processus d'étalement d'Agoènyivé a commencé au lendemain de la crise sociopolitique de 1990. Il se distingue par l'accélération de l'occupation et de la densification de l'espace périurbain, et le début de l'invasion des banlieues lointaines d'Agoènyivé telles que Nyamassi et Vakposito à l'ouest, et Sogbossito au nord-ouest par les habitants venus du centre-ville et des villes secondaires du pays comme Notsè, Atakpamé, Sokodé, Kara, Niamtougou et Kanté. L'étalement urbain de Lomé est marqué par la division fonctionnelle de l'espace (zones industrielles, commerciales et résidentielles) et entraîne une augmentation des distances et une forte dépendance d'automobiles. Au-delà des limites communales, la ville a connu une expansion spatiale spectaculaire allant jusqu'à Zanguéra, Ségbé, Kpogan et Togblékopé (Carte n°2).

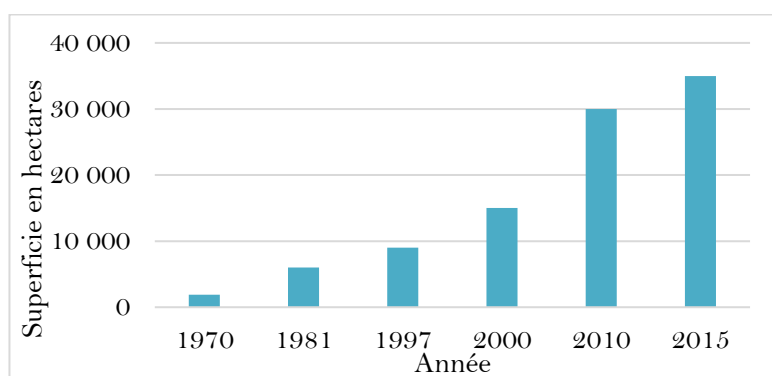
Carte n°2 : Extension spatiale de la ville de Lomé



Source : Agétur (2011) et F. Héthéli (2016, p. 256)

La carte n°2 indique que l'extension spatiale de la ville de Lomé s'est faite de façon géométrique dépassant de loin les limites de la Préfecture du Golfe pour entrer dans les Préfectures des Lacs, d'Agoènyivé, de Zio et de l'Avé (Figure n°2).

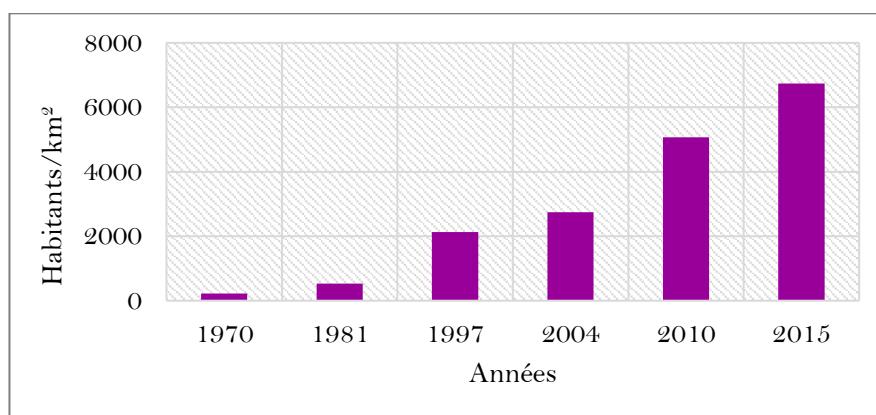
Figure n°2 : Evolution spatiale de la ville de Lomé en hectares de 1970 à 2015



Source : Y. Dzrwonou, 2000 ; RGPH, 1970, 1981 et 2010, Agétur, 2015

Les données de la figure n°2 montrent l'extension spatiale de Lomé de 1970 à 2015. Il ressort de ces données qu'entre 1970 et 1981, la superficie de Lomé s'est multipliée par trois, passant de 2 000 hectares à 6 000 hectares. Cette croissance s'est poursuivie et a atteint 15 000 en 2000 et 35 000 hectares en 2015 entraînant ainsi l'étalement d'Agoènyivé (Figure n°3).

Figure n°3 : Évolution spatiale d'Agoènyivé de 1970 à 2010



Source : F. Héchéli, I. Dandonougbo, G. Djergou, 2018, p. 11

Selon les données de la figure n°3, la dynamique spatiale est relativement importante entre 1970 et 1981, mais a connu une ampleur inédite entre 1981 et 2004, passant de 1 034,96 à 4 185,5 ha et 5 007,38 ha (D. Djergou, 2006, p. 59). A partir de 2010, Agoènyivé est saturé et l'extension spatiale de Lomé vers le Nord absorbe Togblékopé, situé à 20 km du centre-ville et Adétikopé (25 km). L'étalement urbain en direction du Nord-Ouest phagocyte les villages d'Atidjin (16 km), de Mission Tové (20 km) et de Kovié (25 km). Ces extensions vers le nord et nord-ouest suivent la RN1 et les voies principales non bitumées en état de dégradation très avancé. La croissance du parc automobile dans l'agglomération de Lomé qui est passé de 34 564 en 2010 à 44 883 en 2016 (DTRF, 2017) avec un taux de croissance de 29,85 % suite à l'augmentation des distances et à la forte motorisation pose des problèmes de gestion de l'espace dans le milieu. L'action combinée de la roue et de la boue entraîne une détérioration des rues non bitumées.

#### **2.1.4. La précarité de la voirie**

La voirie dans le milieu d'étude est constituée des voies principales bitumées Agoènyivé-Mission-Tové (5 km), Agoè Assiyéyé-GTA (10 km), Agoè Assiyéyé-Carrefour Limoussine (7 km). A partir de ces principales voies, se greffent 77 km de voies secondaires en terre qui sont à 85 % en mauvais état. Les rues secondaires et ruelles sont impraticables en saisons des pluies, ce qui constitue un handicap majeur à la mobilité des personnes. En saisons sèches, la rue Atigangomé-Bar Domino est ensablée et celle de l'Entreprise de l'Union-Zossimé est criblée de nids-de-poule (planche n°1).

*Planche n°1 : Ensablement de la voirie à Agoènyivé*

*Photo n°1 : Ensablement de la voirie*

*Atigangomé-Bar Domino*



*Photo n°2 : Nids-de-poule sur le tronçon*

*Agoè Assiyéyé-Mission Tové*



*Source : I. Dandonougbo, octobre 2018*

La planche n°1 montre l'insuffisance d'assainissement de la voirie dans la préfecture d'Agoènyivé et de ces environs. En saison sèche, les problèmes de mobilité sont aussi liés à la poussière qui perturbe la visibilité des usagers. Les nids-de-poule, le sable, les poussières rendent difficile le déplacement domicile-travail des résidents. Cette situation crée une insalubrité notoire surtout en saison de pluie qui s'observe par la présence de boue sur les rues surtout non revêtues. Cette situation entraîne des embourbements des motos et des automobiles en période des pluies. La précarité de la voirie dans le milieu exige un maximum d'entretien des motos et des automobiles, d'où l'activité du lavage autos-motos (planche n°2) qui a connu un essor fulgurant depuis la fin des années 2010.

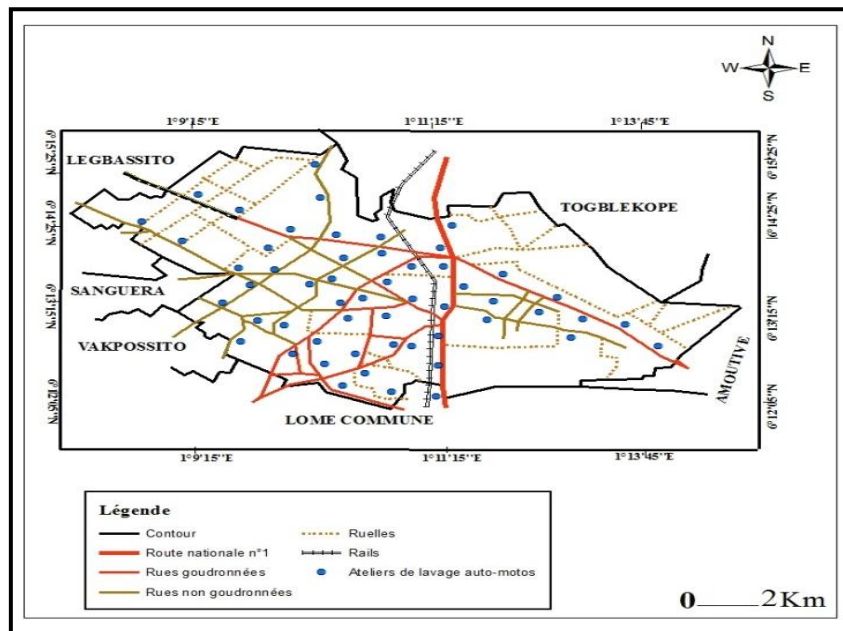
Planche n°2 : Lavage auto-moto à Agoènyivé-Logopé  
Photo n°3 : Lavage moto  
Photo n°4 : Lavage automobile



Source : Cliché I. Dandonougbo, 12 octobre 2018

En multipliant leur génie créateur, les jeunes surtout diplômés s'adonnent aux activités de lavage autos-motos dans l'agglomération de Lomé où se créent les sites de lavage autos-motos (Carte n°3)

Carte n°3 : Répartition spatiale des sites de lavage auto-moto à Agoènyivé



Source : Agétur, 2016

La carte n°3 montre la répartition des stations services de lavage auto-moto à Agoènyivé. De 28 stations services en 2000, le chiffre va passer à 57 en 2018 soit un taux de croissance de 52,26 %.

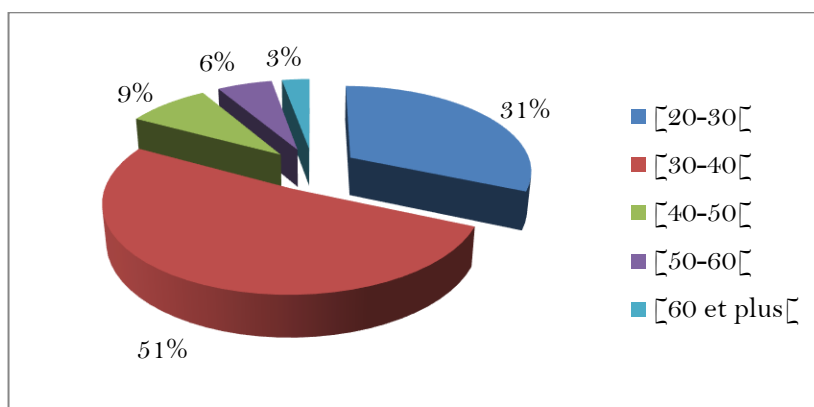
## 2.2. Les caractéristiques sociodémographiques et économiques des acteurs promoteurs

Ceux qui exercent le métier du lavage automobile n'ont pas le même niveau d'instruction. A cause du règne du chômage et de la pauvreté urbaine, les jeunes s'adonnent à cette activité répondant peu à leur qualification.

### 2.2.1. Une activité dominée par les jeunes

Le service de lavage autos-motos occupe pour la plupart des personnes relativement jeunes disposant encore de la force de travail. Les tranches d'âges varient de 20 à 65 ans (Figure n°4).

Figure n°4 : La répartition des enquêtés selon la structure par âge



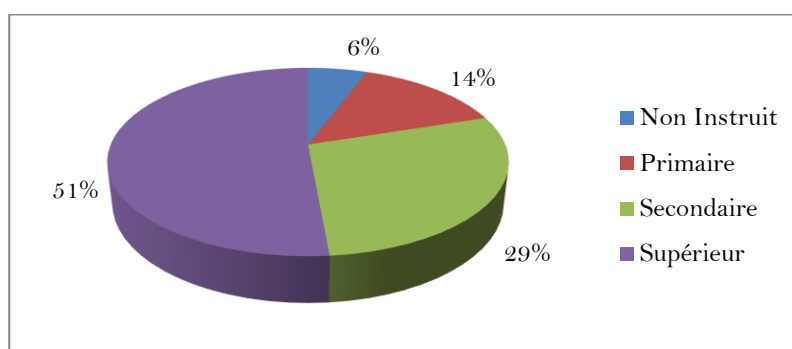
Source : Travaux de terrain, 2017

D'après les données de la figure n°4, l'âge de 51 % des enquêtés varie entre 30 et 40 ans. Les jeunes sont plus actifs dans le travail du lavage moto et automobile dans le milieu d'étude.

### 2.2.2. Répartition des acteurs selon leur niveau d'instruction

Ce métier est exercé par les jeunes diplômés (Figure n°5).

Figure n°5 : Répartition des enquêtés selon le niveau d'instruction



Source : Travaux de terrain, 2018

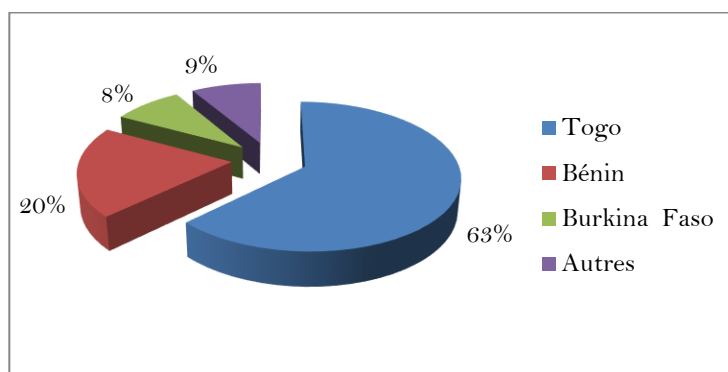
Les données de la figure n°5 montrent que la majorité des diplômés se retrouve dans le métier du lavage autos-motos (60 %). L'orientation des jeunes vers le secteur du lavage autos-motos en Afrique au sud du Sahara est plus liée à l'épuisement des créations d'emplois publics et parapublics et à l'absence de relais du secteur moderne privé. Face à cette situation de stagnation d'emplois, les jeunes togolais développent leur génie créateur en s'adonnant au lavage autos-motos dans l'agglomération de Lomé. A Agoènyivé, le quartier dortoir de Lomé, cette activité est exercée par une pluralité d'acteurs venus d'horizon divers.

### 2.2.3. Des acteurs aux origines diverses

Dans le secteur du lavage automobile, se retrouvent les jeunes togolais et ceux des pays de la sous-région. Ils sont de différentes nationalités et viennent surtout des pays frontaliers comme le Bénin et le Burkina Faso. Les informations collectées sur le terrain montrent que parmi les acteurs d'origine étrangère qui exercent cette activité, les Béninois sont majoritaires (Figure n°6).



Figure n°6 : Répartition des enquêtés selon la nationalité



Source : Travaux de terrain, 2018

D'après les données de la figure n°6, 36 % des enquêtés sont des Béninois, 60% des Togolais et seulement 4% de nos informateurs sont des Burkinabés. Le nombre écrasant des Togolais dans l'exercice de cette activité de lavage autos-motos s'explique par la crise économique qui touche ces derniers particulièrement les diplômés et le développement de la culture entrepreneuriale qui apparaît aujourd'hui comme un moyen de lutte contre le chômage et la dépendance parentale.

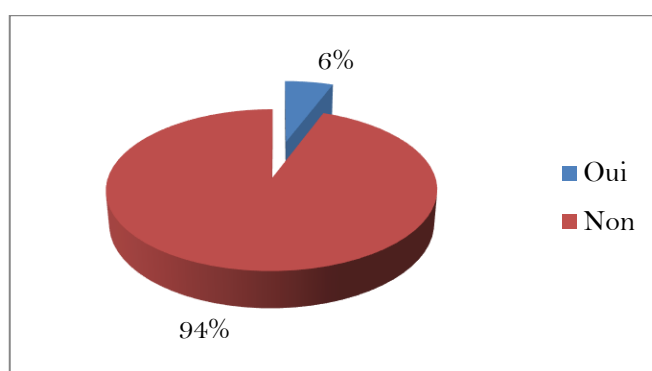
#### 2.2.4. Des acteurs à dominance masculine

L'activité de lavage autos-motos est informelle et dominée par les hommes. Sur les principales rues d'Agoènyivé, ils sont plus nombreux (49 sites au total). Cette observation est valable pour les principales artères non seulement de Lomé, mais aussi de Cotonou et d'Ouagadougou. L'une des raisons explicatives du nombre élevé de la gente masculine dans cette activité est leur condition physique et leur aptitude à embrasser les activités à risque. Les métiers d'entretien des engins à 2 ou 4 roues exigent une condition physique remarquable qui fait défaut chez les femmes, d'où l'absence de représentativité des femmes dans le métier du lavage autos-motos.

### 2.2.5. Conditions d'exercice de l'activité du lavage autos-motos

L'activité de lavage autos-motos est une initiative privée des acteurs qui cherchent à être occupés pour répondre à une obligation sociale (Figure n°7).

Figure n°7 : Répartition des enquêtés selon leur appartenance aux associations



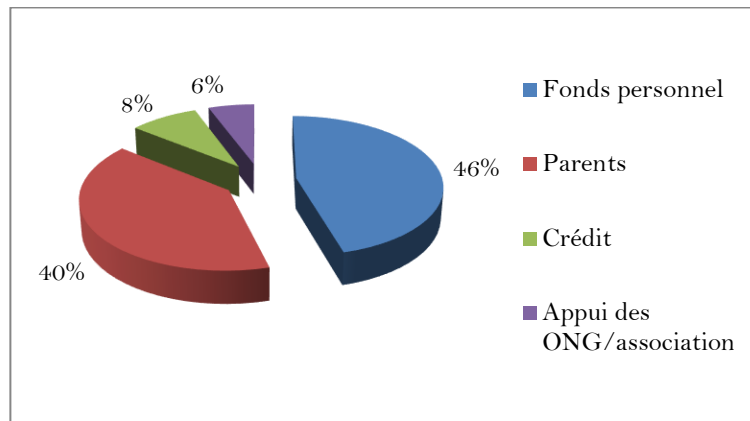
Source : Travaux de terrain, 2018

D'après les données de la figure n°7, 6 % seulement des enquêtés ont déclaré appartenir à une association professionnelle ou syndicale et 94 % affirment n'appartenir à aucune association. Les raisons de la non-appartenance aux associations sont liées aux tracasseries qu'imposent les associations à savoir les réunions fréquentes, cotisation, détournement des fonds du bureau exécutif, la défense des intérêts personnels des membres.

### 2.2.6. Financement à dominance individuelle

Les acteurs promoteurs de lavage autos-motos évoluent dans un contexte informel. Les sources de financement pour la création de cette activité sont surtout individuelles (Figure n°8).

Figure n°8 : Répartition des acteurs par rapport aux sources de financement



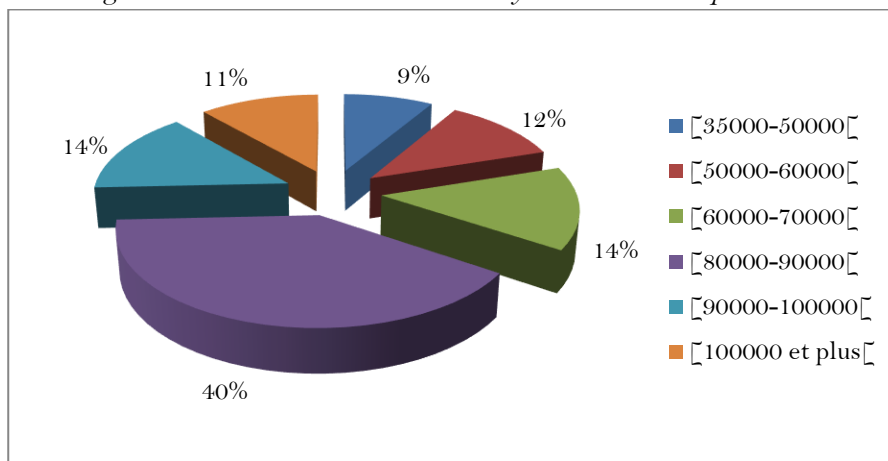
Source : Travaux de terrain, 2018

Selon les données de la figure n°8, 46 % des personnes interrogées affirment avoir démarré cette activité grâce à leurs propres fonds et 4 % seulement ont eu des appuis financiers des Organisations Non Gouvernementale (ONG)/associations.

#### 2.2.7. Recettes hebdomadaires et affectation des revenus

Après déduction des frais additionnels liés à l'électricité, à la location de terrain et aux taxes, les recettes hebdomadaires se résument dans la figure n°9.

Figure n°9 : Recettes hebdomadaires moyennes des acteurs promoteurs

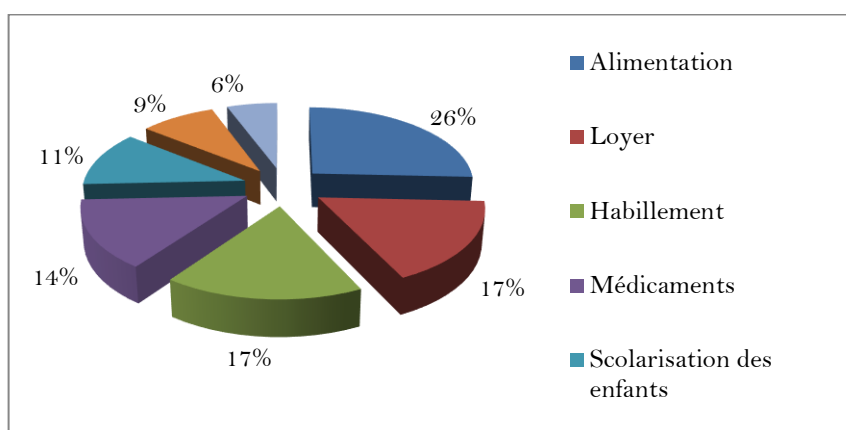


Source : Travaux de terrain

Globalement, d'après les données de la figure n°9, les recettes réalisées par les enquêtés sont faibles surtout pendant la saison sèche ou le prestataire peut laver en moyenne 22 motos par jour et 12 véhicules par jour. Contrairement à la saison sèche, la saison pluvieuse est une période d'intense activité (le prestataire peut laver 30 motos et 20 véhicules). Cette forte activité est liée à l'état défectueux des rues qui salissent les engins.

On distingue deux types de lavages : le lavage simple et le lavage avec graissage. Pour les engins à deux roues, le lavage simple coûte 500 F CFA alors que le lavage avec graisse est fixé à 600 F CFA. Pour les engins à quatre roues, le lavage simple est à 1 000 F CFA (voiture 5 places) et lavage avec aspirateur est à 3 000 F CFA. Pour les véhicules 9 places et 15 places, les prix sont successivement 1 500 et 2 000 F CFA pour le lavage simple puis entre 4 000 et 6000 F CFA pour le lavage avec aspirateur. Le coût des prestations varie d'une station-service à une autre. Cette variation selon 90 % des acteurs promoteurs dépend de la qualité du service, de la structure et surtout des honoraires des collaborateurs, qui sont d'ailleurs payés en fonction de leurs prestations. Avec un bénéfice journalier allant de 5 000 à 8 000 F CFA, 85 % des acteurs de ce métier se retrouvent avec une recette mensuelle dépassant 50 000 F CFA qui leur permettent de subvenir à leurs besoins quotidiens (Figure n°10).

Figure n°10 : Affectation des revenus



Source : Travaux de terrain, 2018

Il ressort des données que les interrogés se préoccupent de l'alimentation (26 %), du loyer (17 %), de l'habillement (17 %), de la santé (17 %), de la scolarisation de leurs enfants (14 %) et des cérémonies funéraires (9 %).

### 3. Discussion

La croissance de la ville de Lomé pose de sérieux problèmes aux jeunes diplômés. L'insertion socioprofessionnelle de ces jeunes est loin d'être satisfait, ce qui traduit la précarité du marché de l'emploi. Cette situation de précarité du marché de l'emploi est mise en exergue par M. A. Sissoko (1994, p. 7) lorsqu'il affirme que les jeunes diplômés exclus du système d'économie formelle s'adonnent aux activités de survie comme la vente des mouchoirs en papier destinés aux passants qui ont besoin d'essuyer leur visage sous le chaud soleil d'Afrique et des sacs d'eau pour se désaltérer. K. Soulèye (2015, p. 6) atteste la précarité de l'emploi en Afrique subsaharienne francophone lorsqu'il montre que la proportion de l'emploi informel varie de 6 % au Burkina Faso à 36 % en Mauritanie, en fonction essentiellement du taux d'urbanisation plus ou moins élevé, respectivement 25 % et 50 % dans les deux pays cités. Ce même auteur lie la précarité de l'emploi à l'urbanisation rapide dans les pays africains, ce qui crée les

déséquilibres dans la répartition spatiale de la population aggravant ainsi les conditions de vie des populations, qui ne parviennent que peu ou pas du tout à satisfaire leurs besoins fondamentaux comme l'accès à l'eau potable et à la santé, à l'éducation. La situation des jeunes diplômés à Lomé a fait l'objet d'étude de plusieurs chercheurs qui précisent que cette situation n'est pas récente. K. G. Nyassogbo (2010, p. 28) atteste que la difficulté d'insertion des jeunes diplômés a commencé depuis la décennie perdue des années 1980 caractérisée par le désengagement de l'Etat dans les secteurs sociaux (éducation, santé, et eau potable). Cette étude sur le lavage autos-motos a pris en compte le dégraissage par l'Etat et a conclu que l'essor de cette activité ces dernières années dans le milieu est lié à l'extension démesurée de la ville de Lomé, à la précarité des voies communication et aux besoins sociaux. L'étalement urbain au-delà du périmètre communal entraîne des mouvements pendulaires surtout des périphéries dortoirs vers les centres d'affaire. K. Edoh (2014, p. 5) affirme que :

Le mouvement d'étalement urbain produit dans les grandes villes d'Afrique une différenciation fonctionnelle de l'espace urbain : les quartiers centraux accueillent les activités tertiaires «modernes», les administrations et les grands équipements alors que les quartiers périphériques ont une fonction essentiellement résidentielle.

Les problèmes de mobilité à Agoènyivé sont liés au mauvais usage de l'espace urbain et à la précarité de la voirie urbaine. Cette déficience dans l'occupation du sol urbain est mise en exergue par G. Mayimbo (2014, p. 45), C. Aholou (2007, p. 239) et K. Amouzoukpo (2015, p. 17) lorsqu'ils montrent les dérives urbanistiques dans l'agglomération d'Agoènyivé. Dans ce milieu, le front urbain progresse sans l'aménagement de 80 % des rues et ruelles. Ce qui a été également soutenu par P. Kao (2014, p. 21) dans son étude sur l'aménagement de la voirie à Agoènyivé. Il montre qu'hormis les rues principales (15 % de la voirie) qui ont été bitumées, 80 % de voirie urbaine sont dans un état de dégradation avancé. Les nids-de-poule gorgés d'eau en saisons des pluies et les poussières en saison sèche salissent les engins des usagers.

Les résultats de cette analyse révèlent que le développement des activités de lavage automobile à Agoènyivé est lié à la stagnation de l'emploi dans la ville de Lomé où les jeunes, surtout diplômés s'orientent

vers les activités de survie. La dégradation du marché de l'emploi et la crise socio-économique du pays ont entraîné la croissance des activités du secteur informel et a favorisé l'essor du métier de lavage autos-motos dans le secteur d'étude. Cette situation se retrouve également à Cotonou, capitale du Bénin. Le secteur moderne public/privé n'est plus en mesure d'absorber tous les nouveaux venus sur le marché du travail. « Le métier de gardiennage de véhicules à moteur constitue alors une alternative pour beaucoup de jeunes chômeurs dans les différents arrondissements de Cotonou » (B. S. Allagbé, D. M. Baloubi, T. Vigninou, 2018, p. 562).

La situation de pauvreté ne favorise pas la satisfaction des besoins des jeunes démunis en quête d'emploi. Le niveau de pauvreté a augmenté considérablement à Lomé comme l'ont reconnu K. K. Agbovi et C. A. Mawussi (2018, p. 80). Pour ces deux auteurs (2018, p. 80), « entre 2011 et 2015, la pauvreté a augmenté de 5,8 % à Lomé. Estimée à 28,5 % en 2011 à Lomé, la pauvreté se retrouve à 34,3 % en 2015 ». Aujourd'hui, l'activité de lavage autos-motos à Agoènyivé s'est révélée comme une branche clé du secteur informel pour faire face au chômage. K. Z. Dotsè (2012, p. 47) a montré dans son travail sur la problématique des activités informelles en milieu urbain que 33,9 % des conducteurs de taxi-motos dans l'agglomération de Lomé ont un niveau supérieur. Cet auteur affirme que l'insuffisance de l'emploi oblige des jeunes instruits à s'adonner à la conduite de taxi-moto qui est perçue comme l'une des activités de survie. Cette analyse a été faite aussi par K. Afi (2011, p. 79) lorsqu'il affirme que le conducteur de taxi-moto peut faire une recette d'au moins 3 000 F CFA par jour, soit 70 000 F CFA par mois. En comparant ce revenu du conducteur de taxi-moto au Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti (SMIG) qui est égal à 38 000 F FCA au Togo, on se rend compte que le gain du conducteur du taxi-moto dépasse le salaire de plusieurs fonctionnaires de l'administration. L'analyse montre la diversité des acteurs dans le secteur de lavage autos-motos. Ceux-ci sont en majorité jeunes et majoritairement de sexe masculin.

L'esprit de créativité et de débrouillardise des jeunes diplômés a été étudié par F. Mewuatao, 2004, p. 69) en faisant le lien entre la crise socio-politique et économique des années 1990. Selon l'auteur la rupture de la coopération avec les bailleurs de fonds a provoqué un changement de

mentalités qui orientent les jeunes diplômés et non diplômés vers le secteur informel. A travers cette étude, il révèle que le lavage autos-motos est un secteur de création de ressources pour les gestionnaires des stations-services. Ceci est approuvé par D. Tonou (2014, p. 46) quand il affirmé que « marginalisé jusqu'à 2005 par les pouvoirs publics, le secteur informel s'impose de plus en plus dans les périphéries de Lomé en particulier à Agoènyivé. Le secteur est générateur d'emploi, de revenus et de devises aux enquêtés. Il permet aux interrogés de gagner leur vie et de prendre en charge leur famille.

### **Conclusion**

Au cœur de cette recherche, la principale préoccupation était d'évaluer l'apport du secteur informel sur la résorption du chômage des jeunes diplômés en focalisant l'analyse sur le métier de lavage autos-motos. L'accroissement sans cesse de la population de l'agglomération de Lomé, la dégradation de l'environnement socio-économique et politique marquée par la crise d'emplois et la pauvreté ont augmenté considérablement la proportion des chômeurs.

Il ressort de cette étude que l'activité de lavage autos-motos constitue une solution tangible au problème de chômage des jeunes diplômés et permet aux acteurs promoteurs de subvenir à leurs besoins quotidiens. Cette activité occupe la gente masculine pour la plupart des jeunes disposant encore de la force de travail. Il est important de mieux organiser ce corps de métier en le sortant de l'informel pour lui donner un caractère formel qui respecte les normes requises.

---

### **Références bibliographiques**

- AGBOVI Komlan Kwassi et MAWUSSI Ayité Claude, 2018, « Stratégies d'auto-emploi des jeunes diplômés à travers les taxis-motos dans le transport urbain à Lomé », in : *Presses Universitaires de Lomé*, Lomé, p. 73-90.
- AHOLOU Coffi, 2007, « Proximité spatiale et diffusion de modes de vie : les taxis-motos de Cotonou et de Lomé », in *P. Gervais-Lambony, G. K.*



- Nyassogbo (éditeurs) : *Lomé. Dynamique d'une ville africaine*, Kartala, p. 233-250.
- ALLAGBE Benjamin, BALOUBI David, VIGNINO Toussaint, 2018, « Nouvelle offre de services en milieu urbain béninois : Le gardiennage autos-motos comme une promotion de l'auto-emploi dans les 11, 12 et 13 arrondissements de Cotonou (Benin) », in : *Presses Universitaires de Lomé*, Lomé, p. 547-568.
- ALLOSSUNU Kofi Tomekpe, 2014, *Crise du marché du travail et efficacité des stratégies d'insertion socioprofessionnelle des diplômés de l'enseignement supérieur au Togo : Cas des diplômés de sociologie de l'université de Lomé*, Mémoire de maîtrise de sociologie, Université de Lomé, Lomé.
- AMAKOE Komi, 2016, *Contribution du secteur informel au développement socio-économique à Agoènyivé*, mémoire de licence professionnelle, Ecole Supérieure des Affaires, Lomé.
- ATIOPOU Kwami, 2012, *Contribution du secteur informel à la survie des populations togolaises : Cas des femmes revendeuses à Lomé commune*, mémoire de maîtrise de géographie, Université de Lomé, Lomé.
- COQUERY-VIDROVITCH Cathérine, 1991, « L'informel dans les villes africaines : essai d'analyse historique et sociale », in *Coquery-Vidrovitch Cathérine, Nédélec S. : Tiers Monde : l'informel en question ?* L'harmattan, collection Villes et Entreprises, p. 171-196
- DJERGOU Goupougouini, 2016, *Spéculation foncière au Togo, étude de cas d'un quartier périphérique de Lomé : Agoènyivé*, Mémoire de master de géographie, Université de Lomé, Lomé.
- GUEZERE Assogba, 2008, « Oléyia » ? « taxi-moto » : acteurs et usagers d'un mode de transport artisanal récent à Lomé, Thèse de doctorat unique de géographie, Université de Lomé, Lomé.
- HETCHELI Follygan, 2017, « Vente et spéculation foncière dans les cantons périphériques de la commune de Lomé (Togo) : vers une crise de l'agriculture périurbaine », in : *Revue CAMES*, Ouagadougou, p. 251-277.
- HETCHELI Follygan, DANDONUGBO Iléri et DJERGOU Goupougouini, 2018, « La rente foncière et ses implications socioéconomiques à Agoènyivé, périphérie nord de Lomé (Togo) », in : *Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes (RIGES)*, Revue du

- département de géographie de l'Université Alassane Ouattara de Bouaké, N°4, Bouaké, p. 6-23.
- HUGON Philippe, 2006, *L'économie de l'Afrique*, édition La Découverte, collection Repères Economies, Paris.
- KAO Paguilamlong, 2014, *Aménagement de la voirie et mutations des activités socio-économiques dans les quartiers périphériques de Lomé : étude de cas du quartier d'Agoènyivé*, Mémoire de master de géographie, Université de Lomé, Lomé.
- LAMBONI Sengri Nanimpo, 2012, *Problématique de la vente illicite du carburant frelaté en milieu urbain au Togo : Cas du quartier Adidogomé dans le canton d'Aflao Gakli*. Mémoire de maîtrise de géographie, Université de Lomé, Lomé.
- NYASSOGBO Gabriel Kwami, 2011, « Les activités informelles et occupation des espaces publics. Les trottoirs de Lomé au Togo », in *Géotrope*, Revue de Géographie tropicale et d'Environnement, n°2, éds universitaires de Côte d'Ivoire, Abidjan, p. 22-23.
- SISSOKO, Moussa Abdoulaye, 1994, « Les jeunes de la rue dans le district de Bamako (Mali) », dans MARGUERAT Yves et POITOU Danièle (sous la dir.), *À l'écoute des enfants de la rue en Afrique noire*, Fayard, Paris, p. 219-229.
- SOULEYE Kanté, 2015, *Le secteur informel en Afrique subsaharienne francophone: vers la promotion d'un travail décent*, Bureau international du Travail, Genève.
- TONOU Dossavi, 2014, *Croissance urbaine et développement des activités de rue dans la périphérie nord Lomé: Agoènyivé*, Mémoire de maîtrise de géographie, Université de Lomé, Lomé.