

TRAVAIL DE FIN D'ÉTUDES *EN ET SUR L'ARCHITECTURE* [LBARC2200]

DECLARATION DE DEONTOLOGIE à intégrer aux documents du TFE

Considérant que le plagiat est une faute inacceptable sur les plans juridique, éthique et intellectuel ;

Reconnaissant que le Règlement Général des Etudes et Examens de l'UCLouvain précise la notion de plagiat et décrit les procédures et sanctions liées à sa pratique : <https://uclouvain.be/fr/etudier/reglement-general-des-etudes-et-des-examens.html>

Notant que les étudiant·e·s sont sensibilisé·e·s aux questions d'intégrité intellectuelle durant leur parcours académique et que le site web de l'UCLouvain met à disposition des ressources spécifiques sur le sujet : <https://uclouvain.be/fr/etudier/lutter-contre-le-plagiat.html>

Je déclare sur l'honneur que ce travail de fin d'étude a été écrit et dessiné de ma plume, sans avoir sollicité d'aide extérieure illicite, qu'il n'est pas la reprise d'un travail présenté dans une autre institution pour évaluation, et qu'il n'a jamais été publié, en tout ou en partie. Toutes les informations (dessins, maquettes, idées, phrases, graphes, tableaux, ...) empruntées ou faisant référence à des sources primaires ou secondaires sont référencées adéquatement selon la méthode universitaire en vigueur.

Notant qu'un travail universitaire est le fait d'une production personnelle, réflexive et critique, je déclare en outre avoir fait l'usage suivant des outils d'intelligence artificielle de type agent conversationnel et/ou de production graphique :

	Oui	Non
J'ai utilisé l'IA		X
J'ai utilisé l'IA pour produire/retravailler des images, auquel cas une mention explicite est indiquée en légende desdites images ;		X
J'ai utilisé l'IA pour retravailler/traduire mon texte, auquel cas une mention explicite est indiquée en préambule ;		X
J'ai utilisé l'IA pour récolter/compiler des données, auquel cas une mention explicite des requêtes formulées et des réponses reçues de l'IA est indiquée dans la section présentant la méthode de recherche ;		X
J'ai utilisé l'IA pour synthétiser/analyser de l'information, auquel cas la réponse produite par l'IA est utilisée comme source secondaire faisant l'objet d'une analyse critique personnelle explicite, impliquant que je reconnais comme miens les éléments présentés dans le travail et prends toute responsabilité à leur égard.		X

Fait à Florennes

Le 01/06/2026

Signature de l'étudiant·e



QUAND LE RAIL RENCONTRE LE COMMERCE

Vers un système flexible et appropriable à Lomé

Travail de fin d'études de
Elsa De Greef

Co-promoteurs

Chiara Cavalieri
Pietro Manaresi

Experte

Géraldine de Neuville

Université Catholique de Louvain
Faculté d'architecture, d'ingénierie
architecturale et d'urbanisme
(Site de Bruxelles)

2025 - 2026

REMERCIEMENTS

À mes professeurs, Chiara Cavalieri et Pietro Manaresi, merci de m'avoir accompagnée tout au long de ce travail dont le sujet me tenait profondément à cœur.

À mon experte, Géraldine de Neuville, merci pour votre regard extérieur et bienveillant. Vos conseils m'ont permis de pousser ce travail encore plus loin et vos encouragements ont su me rassurer aux bons moments.

À Monsieur Innocent Joachim Emvoulou, professeur à l'université d'architecture de Lomé, merci d'avoir partagé avec moi et avec bienveillance une part de votre quotidien et vos connaissances sur Lomé.

À mon copain, merci pour ton soutien et ta présence, même lorsque l'océan nous séparait. Même de là-bas, tu as cru en moi à chaque instant. À travers toi, j'ai appris à regarder Lomé autrement et à découvrir ce territoire qui est aussi le tien. Ce mémoire te doit beaucoup.

À mes parents, Papa, Maman, Michel, merci pour votre soutien sans faille et vos encouragements tout au long de ces années. Vous n'avez jamais douté, même quand moi je n'y croyais plus. Chacun à votre manière, vous avez su me donner de la force, que ce soit par vos mots ou simplement en étant là. Ce travail, il est aussi un peu le vôtre.

À mes amies, Sabrina et Clarisse, merci pour ces cinq années traversées ensemble. Entre le stress, les nuits trop courtes, mais surtout entre nos fous rires et tous ces moments partagés, vous avez rendu ces années plus légères.

Merci à vous tous d'avoir rendu ce travail possible.

Akpé kakaloo¹

1 « Merci beaucoup » en éwé (langue parlée au sud du Togo)

Le recours à l'intelligence artificielle dans l'élaboration de ce travail de recherche personnel est ponctuel et au service du choix par l'auteur des mots et des expressions qui traduisent le mieux sa pensée.

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION	11
1.1 Point de départ : d'une rencontre à un projet	13
1.2 Mise en contexte du territoire	15
2. MÉTHODE DE RECHERCHE	21
2.1 Lecture à distance : documenter, analyser, cartographier	23
2.2 Expérience de terrain : observer, rencontrer, dessiner	25
2.3 Croisement des données : diagnostic et enjeux de projet	27
2.4 Positionnement : biais et limites de la recherche	29
3. PARTIE I : COMPRENDRE LE TERRITOIRE	31
3.1 Le rail : une infrastructure héritée	33
3.1.1 Lomé : aux origines d'une ville marchande	35
3.1.2 Le rail : support d'un territoire d'extraction	37
3.1.3 Le rail aujourd'hui : entre friche et réappropriation	45
3.2 Le commerce informel : une économie du quotidien	49
3.2.1 L'informalité : une réalité difficile à définir	51
3.2.2 Le commerce informel : s'adapter, occuper, composer	53
3.2.3 Entre formalisation et appropriation : deux approches en tension	65
4. PARTIE II : COMPOSER AVEC L'EXISTANT	69
4.1 Au-delà du commerce : des systèmes qui se superposent	71
4.1.1 En amont du commerce : le système logistique	75
4.1.2 En aval du commerce : le système des déchets	77
4.1.3 En parallèle du commerce : le système de l'eau	79
4.2 Lire les pratiques : choix d'un tronçon remarquable	83
4.2.1 Un territoire en miniature : ce que le terrain révèle	87
4.2.2 De l'analyse au projet : enjeux et ressources	101

4.3	Projet : Habiter le rail	103
4.3.1	La démarche : au coeur de l'existant, à l'écoute du vivant	107
4.3.2	La trame : cinq interventions le long du rail	113
4.3.3	Le module : un usage, mille appropriations	125
5.	CONCLUSION	139
6.	BIBLIOGRAPHIE	143
7.	ANNEXES : CARNET DE TERRAIN ET ENTRETIENS	153

1. INTRODUCTION



Fig. 1a - 1d : Les visages du commerce informel

1.1 POINT DE DÉPART : D'UNE RENCONTRE À UN PROJET

Il y a trois ans, j'ai découvert le Togo pour la première fois. En déambulant dans les rues de Lomé, je suis partie à la rencontre d'une culture différente de celle que j'avais toujours connue. Mais, plus que l'architecture des lieux, ce qui m'a le plus marquée, ce sont les rues elles-mêmes : non pas pour leur spatialité, mais plutôt pour leur ambiance, leur intensité et par-dessus tout l'omniprésence des commerçants. Partout, les odeurs et les couleurs vives captent notre attention : celles des fruits mûrs, des tissus multicolores et du charbon qui brûle. L'agitation y est constante : le flux incessant des passants, les voix des vendeurs qui se distinguent du brouhaha ambiant, les motos qui klaxonnent... C'est toute cette cacophonie harmonieuse d'échanges, de rires et de moments partagés autour d'un étal qui, selon moi, définit réellement le commerce de rue à Lomé. Derrière toute cette effervescence se cache une manière unique d'habiter la ville et de s'appropriier l'espace par des pratiques quotidiennes, souvent invisibilisées, mais pourtant essentielles à la vie urbaine.

Au fil de mes séjours, une autre présence a également retenu mon attention : celle du rail. Longue ligne continue, il traverse la ville au fil d'ambiances urbaines variées. À certains endroits, sa fonction logistique domine. À d'autres, on le traverse, parfois on le longe et même on s'y adosse. Le long de ses voies, des usages s'installent : les commerçants investissent ses abords en s'appropriant les espaces vacants, profitant des flux et de la visibilité qu'offre cette infrastructure linéaire. Au-delà de sa fonction industrielle, le rail se révèle alors comme un véritable territoire habité.

Ce travail naît de cette rencontre entre commerce et rail. Plus qu'une analyse de deux systèmes complexes, il explore la relation entre pratiques commerciales et infrastructure de transport ainsi que la manière dont celles-ci participent à la fabrication de l'espace urbain et de ses usages. Ce projet est ma manière, modeste et respectueuse, de « célébrer » ce territoire ainsi que celles et ceux qui l'animent chaque jour.

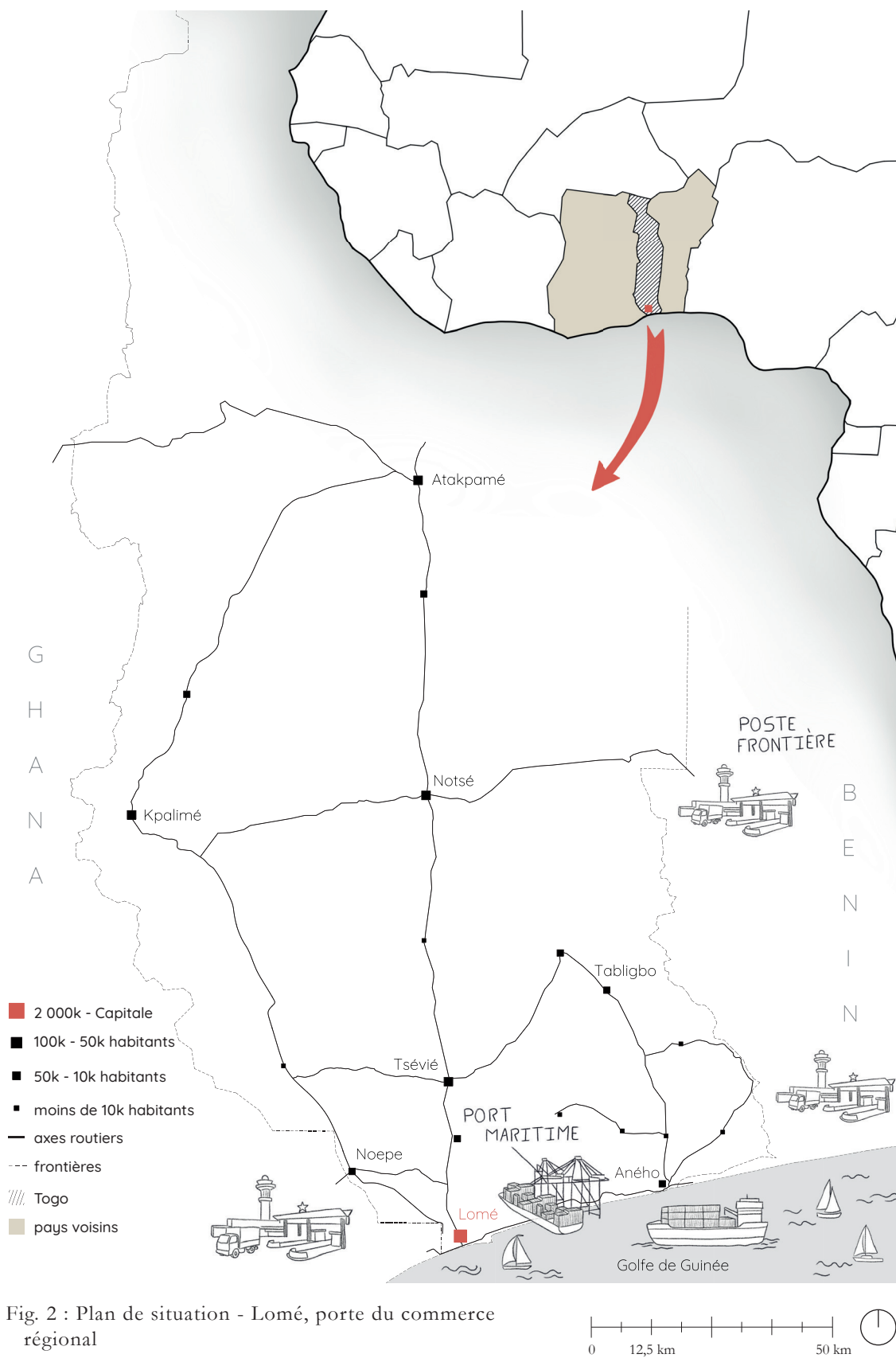


Fig. 2 : Plan de situation - Lomé, porte du commerce régional

1.2 MISE EN CONTEXTE DU TERRITOIRE

Situé entre le Bénin et le Ghana, le Togo est un pays d'Afrique de l'Ouest de forme longue et étroite. Sa capitale, Lomé, située au sud-ouest du pays, le long du littoral du Golfe de Guinée, est aujourd'hui un pôle économique majeur pour le pays (Fig. 2). Mais, derrière cette géographie particulière et cette position stratégique, se cache une histoire ainsi qu'une logique communes : celle d'un territoire façonné par le commerce (MARGUERAT, 1994).

D'abord constituée de villages marchands, l'organisation territoriale du pays se transforme progressivement avec la colonisation. Le territoire est alors structuré selon une logique d'extraction et d'acheminement des ressources vers la côte. Des lignes de chemin de fer ainsi que des routes sont construites afin d'organiser les flux de circulation à grande échelle. Très vite, Lomé prend de l'importance, notamment grâce à la construction d'un Wharf faisant de la ville le point d'entrée des marchandises importées. Grâce à son nouveau rôle commerçant, la ville attire une population de plus en plus nombreuse, entraînant une forte croissance démographique. Depuis, elle n'a cessé de s'étendre vers le nord, structurée autour des infrastructures logistiques héritées de la colonisation, notamment le réseau ferroviaire. Aujourd'hui, bien que le rail ait en partie perdu sa fonction initiale, il reste néanmoins un élément important de la logique urbaine de la ville (MARGUERAT, 1992).

Parallèlement à ces infrastructures formelles, d'autres dynamiques, bien que plus discrètes mais tout aussi essentielles, ont également façonné la capitale : c'est le cas du commerce informel. Présent dès les origines de la ville, il se développe en dehors des cadres officiels. Si la période coloniale tente de structurer et d'encadrer les échanges commerciaux, ces pratiques informelles ne disparaissent pas pour autant. Bien au contraire, elles s'adaptent et se transforment au fil du temps, s'inscrivant dans les interstices produits par les structures existantes (ARCHIVES NATIONALES DU TOGO, 1996). Longtemps peu pris en compte dans l'élaboration de l'espace public, le commerce informel s'est pourtant ancré durablement dans le quotidien de la ville jusqu'à transformer les rues en véritables lieux d'échanges et de rencontres (MOOSHAMMER et MORTENBOCK, 2015).



« Le train passe oui, mais on a des problèmes avec Togorail. Souvent, ils viennent pour qu'on parle, ils ne veulent pas qu'on soit ici...



... Parfois, on part puis, après un temps, on finit par revenir ici. Mais, souvent, juste on négocie, alors on peut rester. Et puis, après un temps, ils reviennent pour nous dire de partir ou pour prendre de l'argent. »



Fig. 3 : Le rail face au commerce informel - une cohabitation en tension

Le rail en est un bon exemple : pensé avant tout comme une infrastructure à grande échelle pour le transport des marchandises, il entretient peu de liens avec la ville et ses usages quotidiens. Pourtant, le commerce informel s'est installé le long de cette structure linéaire, occupant les espaces disponibles aux abords des voies. Mais cette situation engendre aussi des conflits... En cause, le projet porté par le port visant à renforcer l'usage industriel du chemin de fer et sa connexion avec le nord. Bien que le projet ne soit pas encore mis en œuvre, les abords du rail font régulièrement l'objet d'interventions visant à en « reprendre le contrôle ». Les commerçants installés le long des voies sont alors expulsés, mais reviennent rapidement, entretenant une tension continue entre usages informels et infrastructures urbaines (Entretiens de terrain, Lomé, 2026).

Cette tension pose clairement question ! Pourquoi chercher à séparer le commerce informel du rail pour le réserver uniquement au transport alors qu'ils s'inscrivent déjà dans un même territoire, chacun selon sa propre logique ? Au contraire, le rail ne pourrait-il pas plutôt devenir un support hybride capable d'accueillir ces pratiques commerciales, en y intégrant les usages et besoins locaux ? Après tout, la fonction première du rail n'est-elle pas de réunir ?

« Le bien et le mal ne se situent pas aux deux extrémités du spectre formel/informel, de sorte que plus de formel n'est pas toujours souhaité, et plus d'informel n'est pas toujours une mauvaise chose. »

(GUHA-KHASNOBIS et al., 2006, cité par CARRIZOSA, 2022)

« La ville, c'est nous tous... nous formons la ville. »

Sara Nandudu, vice-présidente de Slum Dwellers International (CARRIZOSA, 2022)



Fig. 4a - 4d : Scènes du commerce quotidien

2. MÉTHODE DE RECHERCHE

Ce travail repose sur une méthodologie de recherche basée sur un processus itératif entre analyse à distance et enquête de terrain. Plutôt que de se limiter à la description d'une situation existante, cette démarche tente de construire, de manière progressive, une lecture plus fine et sensible du territoire. Pour ce faire, plusieurs outils ont été mobilisés tels que la recherche sur base d'écrits historiques et théoriques, l'analyse cartographique du territoire à différentes échelles ainsi que l'observation du terrain à l'aide de croquis, de photographies et d'entretiens informels. Tous ces outils ont permis de produire des éléments de lecture tant spatiaux que sensibles, chacun contribuant à sa manière à une meilleure compréhension des dynamiques entre le rail et le commerce informel, tout en tentant de répondre à la question suivante :

Comment le rail de Lomé peut-il devenir un support de projet capable d'accueillir et de structurer les pratiques du commerce informel ?

Ce travail s'est enrichi en croisant différentes manières de voir, tant dans l'analyse que dans l'interprétation, faisant ainsi émerger de nouveaux questionnements qui ont permis par la suite d'orienter et d'affiner les hypothèses de projet.

2.1 LECTURE À DISTANCE : DOCUMENTER, ANALYSER, CARTOGRAPHIER

Avant d'arpenter les rues et rails de Lomé à la rencontre des commerçants, il était essentiel de réaliser une lecture préalable du territoire.

Cette première phase de travail à distance qui repose sur l'analyse de travaux de recherche et de documents historiques (notamment d'images d'archives issues du Koloniale Bildarchiv de la Goethe-Universität¹) a permis de produire une première lecture cartographique et de mieux comprendre l'évolution du réseau ferroviaire ainsi que son rôle dans le développement de la ville en tant que point stratégique pour le commerce.

¹ Base de données allemande rassemblant des photographies du passé colonial du Togo



Fig. 5 : Vue aérienne des parasols à l'assaut du boulevard de la Kara Google earth

D'autres lectures théoriques, dont les travaux d'analyse de Mooshammer et Mörtenböck¹, ont permis d'appréhender le commerce informel à travers ses logiques d'implantations. Ces écrits, tout en étant adaptés aux typologies commerciales observées à Lomé, ont servi de première grille de lecture lors de l'analyse. Par ailleurs, l'analyse de projets de référence, tel que celui de la Warwick Junction à Durban, a permis de prendre conscience des différentes approches de projet, tout en soulignant l'importance de tenir compte, lors de la conception, des pratiques et usages existants.

Enfin, une première lecture cartographique des dynamiques urbaines et commerçantes a été réalisée à distance. Cependant, en l'absence de relevés officiels, le commerce informel reste une activité difficile à documenter. Pour pallier cela, les données vectorielles extraites d'OpenStreetMap et converties en DWG à l'aide du logiciel QGIS ont été complétées manuellement grâce à l'observation de vues aériennes et de photos géolocalisées provenant, respectivement, de Google Earth et de Mapillary². En effet, certains éléments visibles, comme les parasols et les regroupements d'étals, ont permis d'identifier des zones de forte intensité commerçante et de réaliser une première cartographie de la répartition de celles-ci sur le territoire. Cette cartographie a mis en évidence la présence du commerce le long du rail et a conduit à une première hypothèse de travail : celle d'une relation entre infrastructure ferroviaire et commerce informel, dans laquelle le rail semble être un support spatial.

2.2 EXPÉRIENCE DE TERRAIN : OBSERVER, RENCONTRER, DESSINER

Mené en deux temps, le travail de terrain a été une étape préparatoire essentielle pour la compréhension fine du territoire ainsi que pour l'élaboration du projet.

1 MOOSHAMMER, H. et MORTENBOCK, P. (2023) « In/formal marketplaces : Experiments with urban reconfiguration » Nai010 publishers, Rotterdam

2 *Site internet collaboratif avec photos géolocalisées*



Fig. 6a-6b : Photos et interviews - une immersion respectueuse la moins intrusive possible

En juillet 2025, un premier séjour de deux semaines a permis d'explorer la ville à grande échelle et de comprendre les logiques d'implantation des commerçants. Ce travail d'observation ainsi que la réalisation de photos et de plans ont mené à l'élaboration d'un catalogue typologique répertoriant les différentes installations des commerçants et leurs implantations dans l'espace public. Celui-ci met en évidence des logiques d'occupation liées tant aux flux qu'à la disponibilité de l'espace. Il offre également un premier aperçu du mobilier utilisé par les commerçants et de leur manière de se l'approprier, révélant des pratiques commerçantes flexibles et adaptées aux contraintes du site.

En février 2026, dans le cadre du projet, un second séjour de deux semaines a été consacré aux commerçants situés le long du rail du tronçon étudié. L'immersion sur le site et la réalisation de photographies et de croquis ont permis d'observer les installations des commerçants et leur relation avec le rail ainsi que l'état actuel de ce dernier. De plus, huit entretiens semi-directifs ont été réalisés afin de comprendre le vécu et les besoins quotidiens des acteurs rencontrés : un professeur d'architecture, six commerçants et trois travailleurs d'une décharge.

2.3 CROISEMENT DES DONNÉES : DIAGNOSTIC ET ENJEUX DE PROJET

Le croisement entre le travail effectué à distance (cartographies, analyses théoriques,...) et les observations de terrain (entretiens, photos,...) a permis d'affiner progressivement les hypothèses de projet. Si les premières recherches mettaient surtout en évidence l'infrastructure ferroviaire comme potentiel support du commerce informel, le terrain a permis de nuancer et de faire évoluer les enjeux du projet. Il a révélé des problématiques plus concrètes liées aux usages du site et au quotidien des commerçants tels que les conditions sanitaires, le stockage et la sécurité des marchandises ainsi que la gestion de l'eau et des déchets.

Le projet a ainsi évolué vers une approche plus ancrée au site, où le rail n'est plus uniquement envisagé comme un support spatial pour le commerce informel, mais comme une infrastructure capable de soutenir

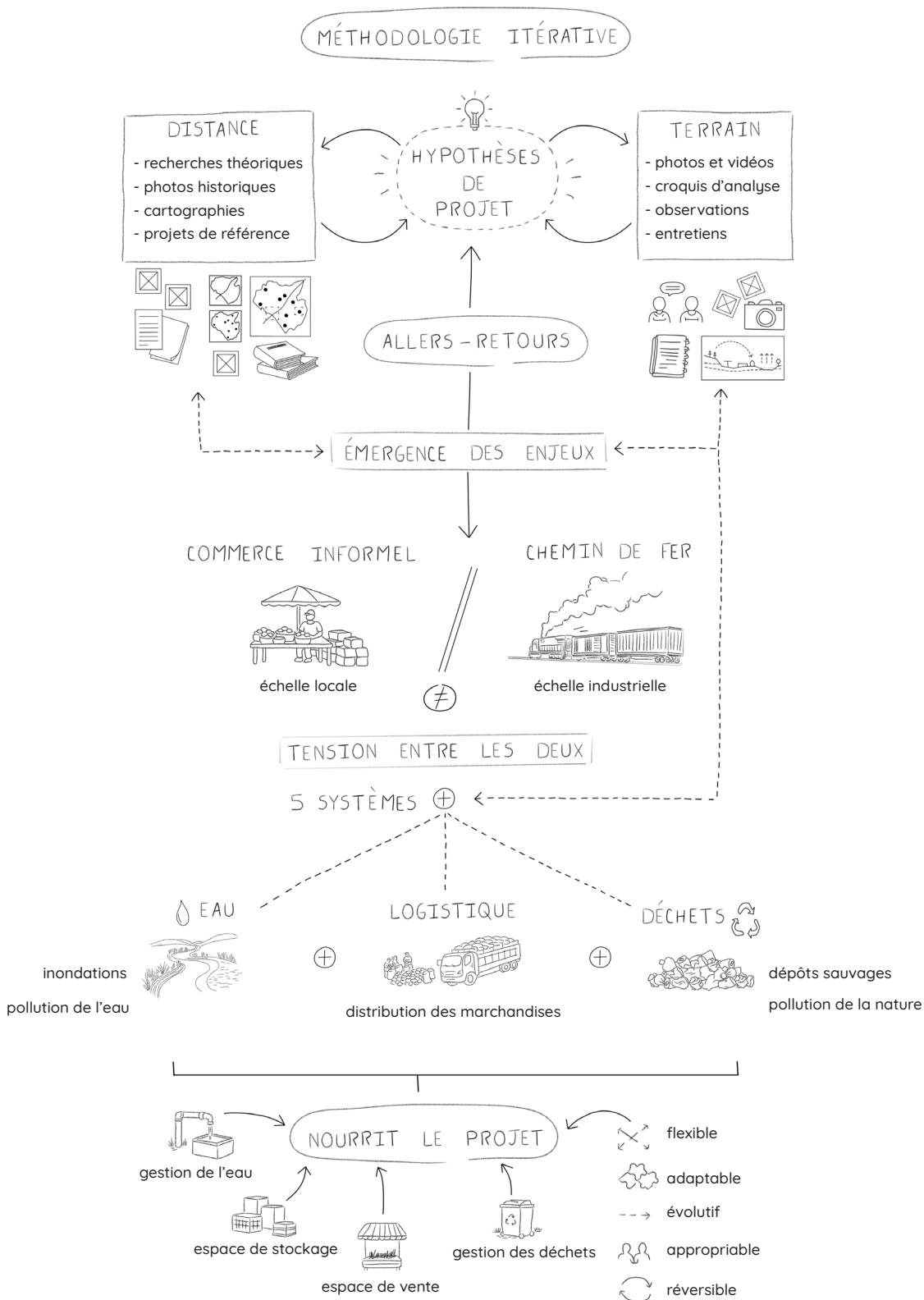


Fig. 7 : Schéma de synthèse - une méthodologie itérative

un système flexible et appropriable, articulant pratique commerçante, gestion de l'eau et des déchets et usages quotidiens du territoire.

2.4 POSITIONNEMENT : BIAIS ET LIMITES DE LA RECHERCHE

Ce travail s'inscrit dans un contexte qui comporte certaines limites, liées tant à l'accès restreint des données qu'aux conditions rencontrées sur le terrain. En effet, ces dernières ont fait émerger la barrière de la langue comme principale contrainte lors des entretiens réalisés. Bien que le français soit la langue officielle du Togo, l'éwé est largement utilisé à Lomé, particulièrement par les commerçants qui se sentent souvent plus à l'aise de répondre dans leur langue maternelle pour aborder des sujets complexes. Sur les huit entretiens effectués, la moitié est en français. Ces échanges ont été enregistrés et retranscrits par la suite. Pour les entretiens menés en éwé, la présence d'un intermédiaire s'est révélée indispensable pour faciliter et traduire les échanges en direct avant leur retranscription écrite.

Enfin, ce travail est réalisé avec un regard extérieur au contexte étudié, celui d'une étudiante européenne. Cette posture a pu, lors des échanges, influencer le comportement des personnes interviewées : certaines d'entre elles ont pu se montrer méfiantes et taire certaines réalités tandis que d'autres ont pu, au contraire, chercher à orienter leur réponse face à une certaine attente liée à la présence d'une personne étrangère. Par ailleurs, la différence culturelle influence forcément la perception et l'interprétation des pratiques et des usages observés. C'est pourquoi, dans le but de limiter au maximum ces biais, une attention particulière a été accordée aux croisements des différentes informations récoltées, tant dans les entretiens que dans l'analyse, afin de nuancer et de réinterroger les données tout au long de la recherche.

**3. PARTIE I :
COMPRENDRE LE
TERRITOIRE**

3.1 LE RAIL : UNE INFRASTRUCTURE HÉRITÉE

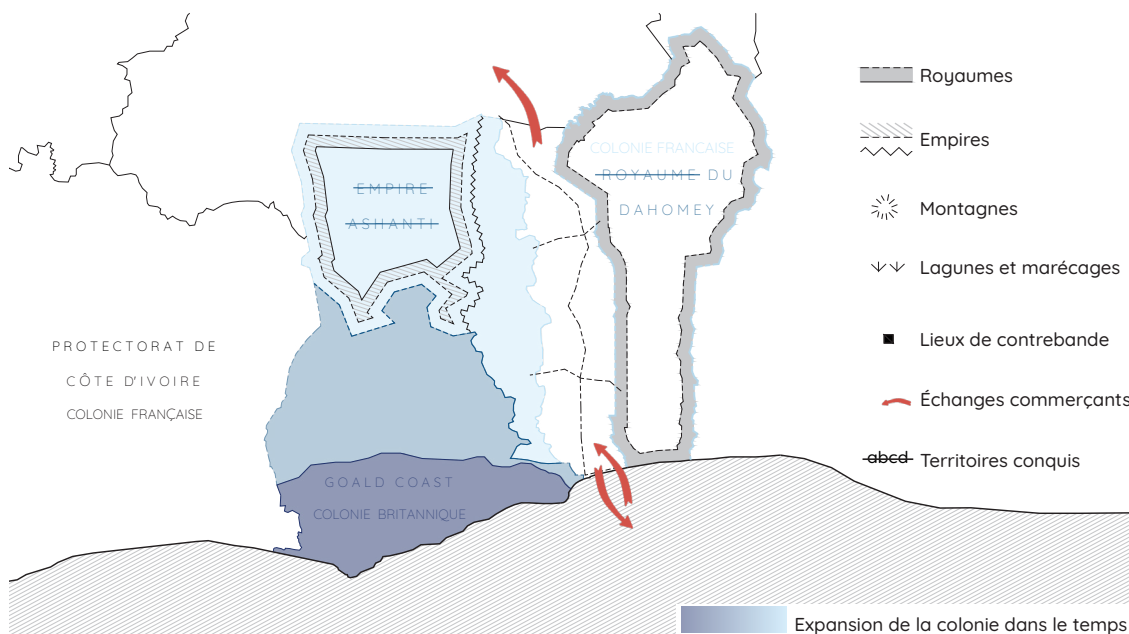
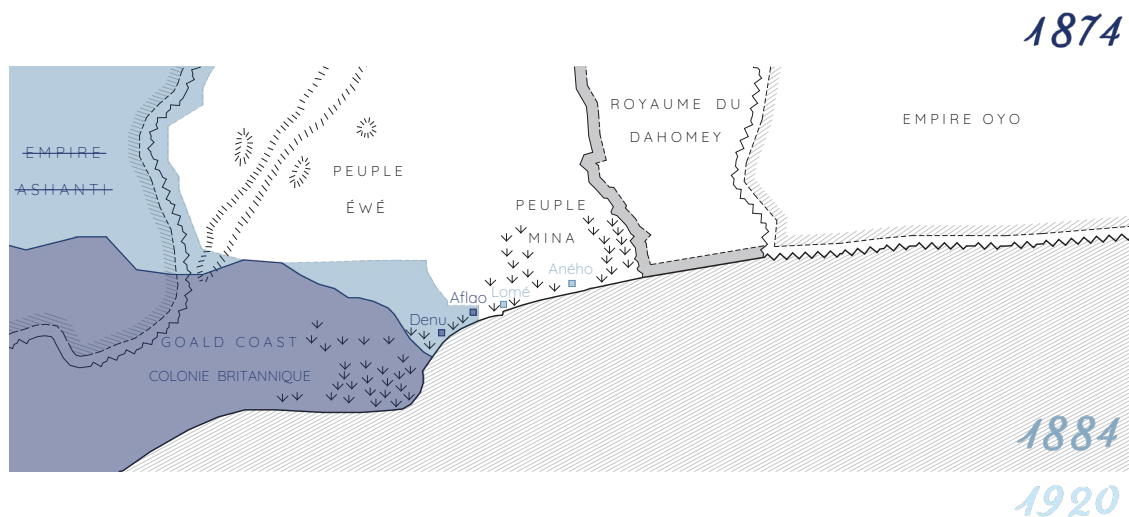
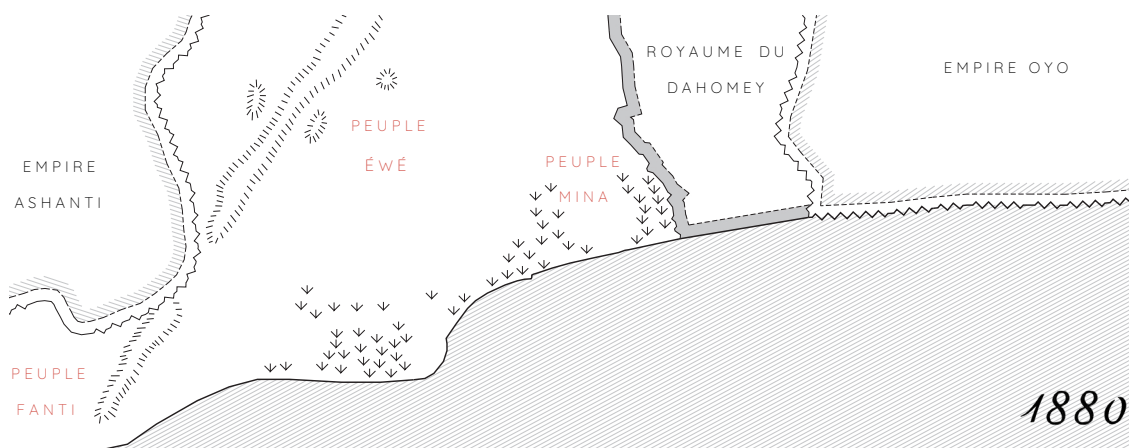
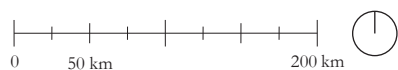


Fig. 8a - 8c : Naissance de Lomé - l'emprise de la Gold Coast



3.1.1 LOMÉ : AUX ORIGINES D'UNE VILLE MARCHANDE

Lorsque le Togo voit le jour en 1884 dans un contexte colonial, Lomé, elle, existe déjà depuis plusieurs années. La ville ne naît donc pas de la colonisation, contrairement à de nombreuses capitales africaines, et son organisation spatiale n'est pas non plus héritée des traditions anciennes (MARGUERAT, 1992).

À l'origine, plusieurs groupes ethniques, dont les Éwés, les Anlos et les Minas, s'installent le long du littoral, donnant naissance à une succession de villages dispersés sur le territoire (Fig. 9a). Les populations vivent alors de la pêche lagunaire et de l'agriculture, profitant des sols fertiles du plateau et tournant ainsi le dos à l'océan. Tout bascule en 1874, avec la création de la Gold Coast à la suite de la défaite de l'empire Ashanti face aux britanniques. Le territoire anglais s'étend alors sur une grande partie du littoral ghanéen actuel (Fig. 9b). Très vite, de lourdes charges douanières sont instaurées, notamment sur l'alcool et le tabac, afin de financer le développement de la colonie. Pour y échapper, les commerçants se déplacent vers l'est, entraînant l'apparition de nouveaux points d'échanges commerciaux au-delà du contrôle de l'empire britannique. Les localités d'Aflao et de Denu deviennent des lieux de contrebande où les produits importés circulent en échappant aux taxes imposées. Rapidement, la Gold Coast voit d'un mauvais œil cette nouvelle concurrence et cherche un moyen de reprendre le monopole sur le commerce de la région. Elle décide alors d'annexer ces territoires et redessine par la même occasion la frontière de l'empire britannique correspondant à celle de l'actuel Ghana. Mais les commerçants poursuivent leur déplacement vers l'est, créant un nouveau point d'échange commerçant : Lomé (MARGUERAT, 1992).

À partir de 1880, Lomé va rapidement devenir un lieu de commerce majeur attirant de nombreux marchands issus de différents groupes ethniques mais aussi de nombreuses compagnies européennes dont quelques-unes allemandes (Fig. 9b). Cette nouvelle ville marchande attire très vite l'attention de la Gold Coast. Pourtant, cette fois-ci, les autorités britanniques hésitent et refusent même son annexion pendant plusieurs années. Il faudra attendre 1884, dans un contexte de fortes tensions entre

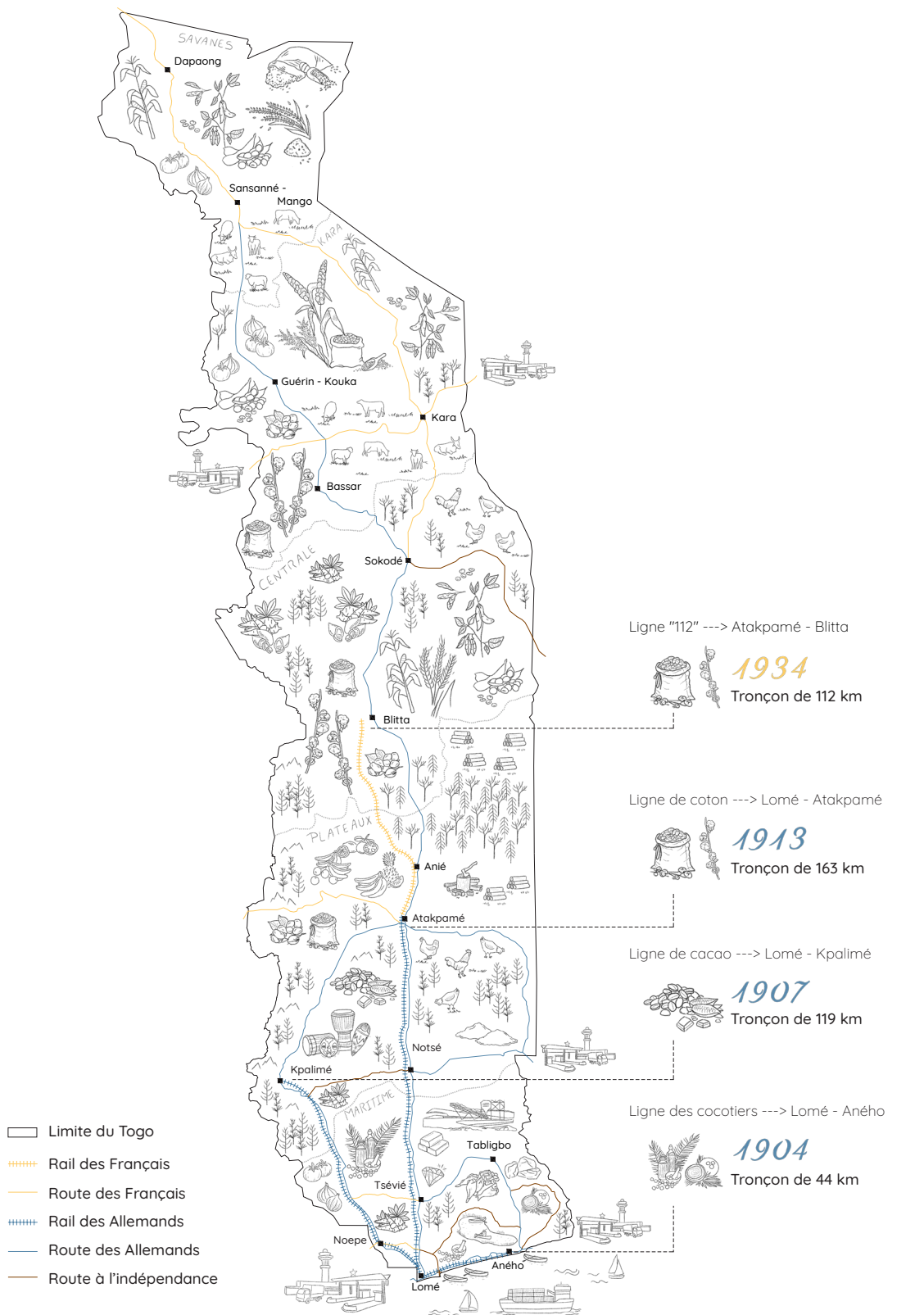


Fig. 9 : Le rail colonial - corridor d'extraction

Français et Britanniques dans la région de Aného, pour que les menaces d'annexion de Lomé par la Gold Coast deviennent plus concrètes. Ce revirement de situation pousse les commerçants de la région, notamment allemands, à demander la protection de l'Allemagne (MARGUERAT, 1992). Ainsi naît le Togo en 1884. Alors limité à une étroite bande côtière, le territoire allemand va peu à peu s'étendre vers le Nord (Fig. 9c).

3.1.2 LE RAIL : SUPPORT D'UN TERRITOIRE D'EXTRACTION

Les autorités allemandes protègent donc officiellement le Togo de la menace de la Gold Coast. Cependant, elles ont aussi conscience du potentiel économique que représente déjà le territoire et de l'importance géographique de Lomé dans les échanges commerciaux (ARCHIVES NATIONALES DU TOGO, 1996). Dès les premières années, des infrastructures d'extraction sont alors mises en place pour acheminer les ressources vers la côte et les exporter vers l'Europe. En 1902, la construction d'un wharf transforme Lomé en principal point d'entrée et de sortie des marchandises (MARGUERAT, 1994). Depuis la capitale, un réseau de routes et de voies ferrées se développe progressivement vers l'intérieur du pays, organisant le territoire comme un corridor productif. Chaque ligne de chemin de fer répond ainsi à une logique économique précise : celle de relier les zones de production de rente aux infrastructures portuaires de Lomé (Fig.10).

La toute première ligne de chemin de fer, longeant le littoral jusqu'au village marchand d'Aného, voit le jour en 1904. Surnommée la « ligne des cocotiers », elle marque le début du développement du réseau ferroviaire. Les années suivantes, celui-ci s'étend progressivement vers le nord. En 1907, la ligne de café et de cacao relie les régions productrices de Kpalimé à la capitale. Puis, en 1913, la ligne d'Atakpamé est construite, connectant Lomé aux zones de production du coton. Elle sera la dernière ligne construite sous protectorat allemand, le projet d'expansion des infrastructures d'extraction étant brutalement interrompu par la première guerre mondiale (AGBAMARO et DANDONUGBO, 2023).



Fig. 10a : Le Warf de Lomé à la période coloniale

© *Koloniales Bildarchiv -
Goethe Universitat*



Fig. 10c : L'enceinte de la gare à la période coloniale

© *Koloniales Bildarchiv -
Goethe Universitat*

Fig. 10a-10d : L'héritage industriel - les traces du rail dans le paysage de Lomé



Fig. 10b : Les vestiges du Wharf aujourd'hui

Auteur (2026)



Fig. 10d : L'enceinte de la gare aujourd'hui

Auteur (2026)

Les 3 lignes industrielles construites à l'indépendance

Ligne de phosphate ---> Kpémé - Hahotoé

Ligne de ciment ---> Lomé - Tabligbo

Ligne de ciment ---> Lomé - Aflao



1960

Tronçon de 46 km



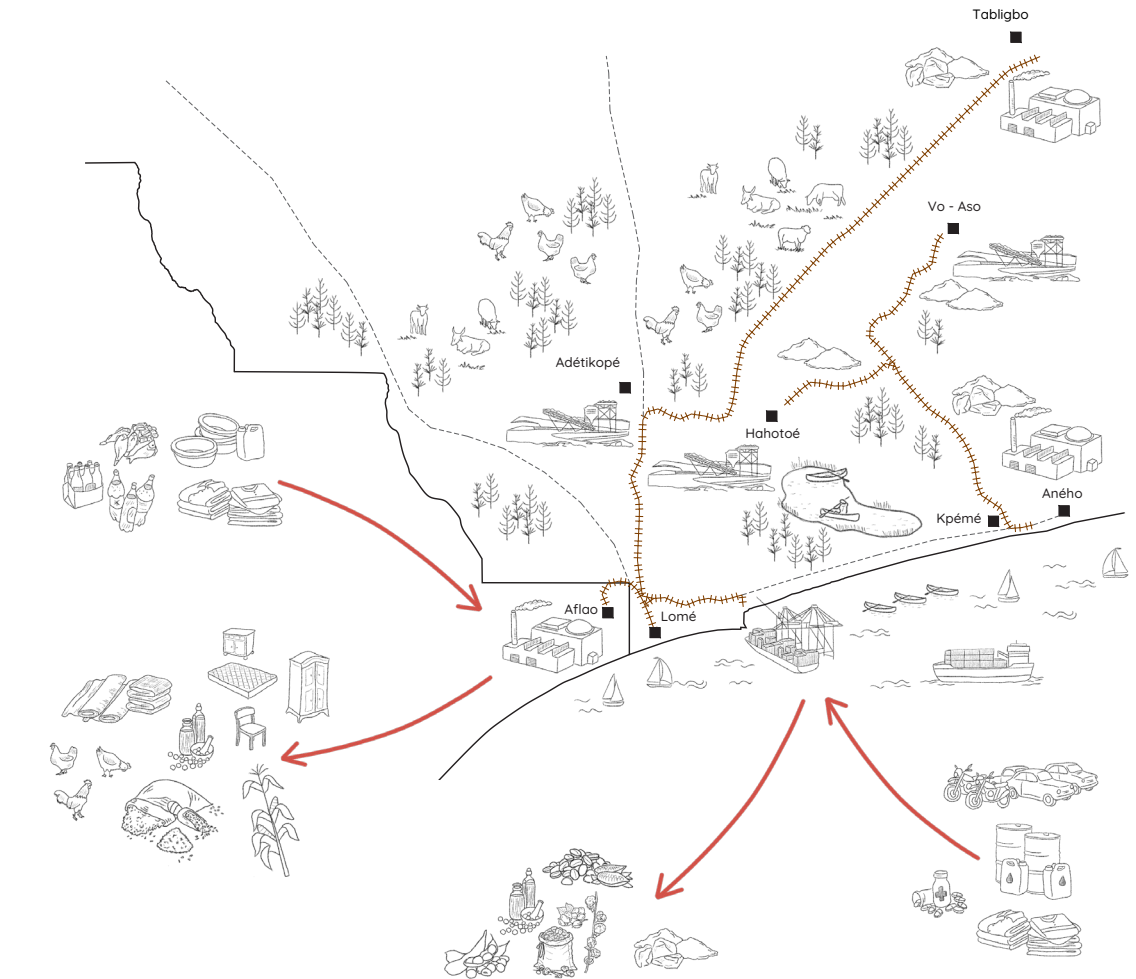
1979

Tronçon de 58 km



2014

Tronçon de 5 km



□ Limite du Togo

↔ Import / Export

— Rail construit à l'indépendance

- - - Ligne détruite / désaffectée

Fig. 11 : Le rail de l'indépendance - du port à l'usine



Après la guerre, le Togo passe sous administration française. Les infrastructures laissées par les Allemands sont rénovées et prolongées, notamment la « ligne de coton », rallongée de quelques kilomètres avant d'être interrompue prématurément à Blitta. Cette dernière ligne marque le début du déclin de l'infrastructure ferroviaire, jugée trop coûteuse et plus assez rentable pour le développement du pays. Le transport de passagers cesse progressivement et le rail perd peu à peu son importance dans le transport de marchandises au profit du camion et du réseau routier (AGBAMARO et DANDONOUGBO, 2023).

Parallèlement à cette expansion du territoire, la ville se développe également. Les autorités allemandes s'implantent en périphérie immédiate du tissu marchand existant : s'installe alors une forme de cohabitation entre la ville commerciale préexistante et les nouvelles infrastructures coloniales. Cette juxtaposition a permis de conserver le tracé urbain initial, encore lisible aujourd'hui à travers le Grand Marché de Lomé, toujours à la même place depuis les origines de la ville. Au fil du temps, l'emprise urbaine de la ville s'est progressivement intensifiée autour des infrastructures de transport. Elle se développe d'abord vers le nord, suivant les premiers axes structurants du territoire et s'étendra ensuite vers le nord-ouest, le long des axes routiers et ferroviaires menant à Kpalimé (MARGUERAT, 1985).

À partir de l'indépendance, la construction du port autonome de Lomé et le développement des connexions routières vers les pays enclavés voisins transforment la capitale en véritable plaque tournante du commerce régional. La croissance urbaine de la ville s'accélère et se développe également vers l'est, structurée par les infrastructures portuaires et industrielles naissantes (MARGUERAT, 1985). C'est dans ce contexte que le rail retrouve alors ponctuellement une certaine importance, bien que limitée à une logique essentiellement industrielle. En 1960, une nouvelle ligne ferroviaire, reliant les carrières de phosphate de Hahotoé au port, est mise en fonction. D'autres connexions apparaissent ensuite reliant, en 1979 et en 2014, les cimenteries de la région (AGBAMARO et DANDONOUGBO, 2023).

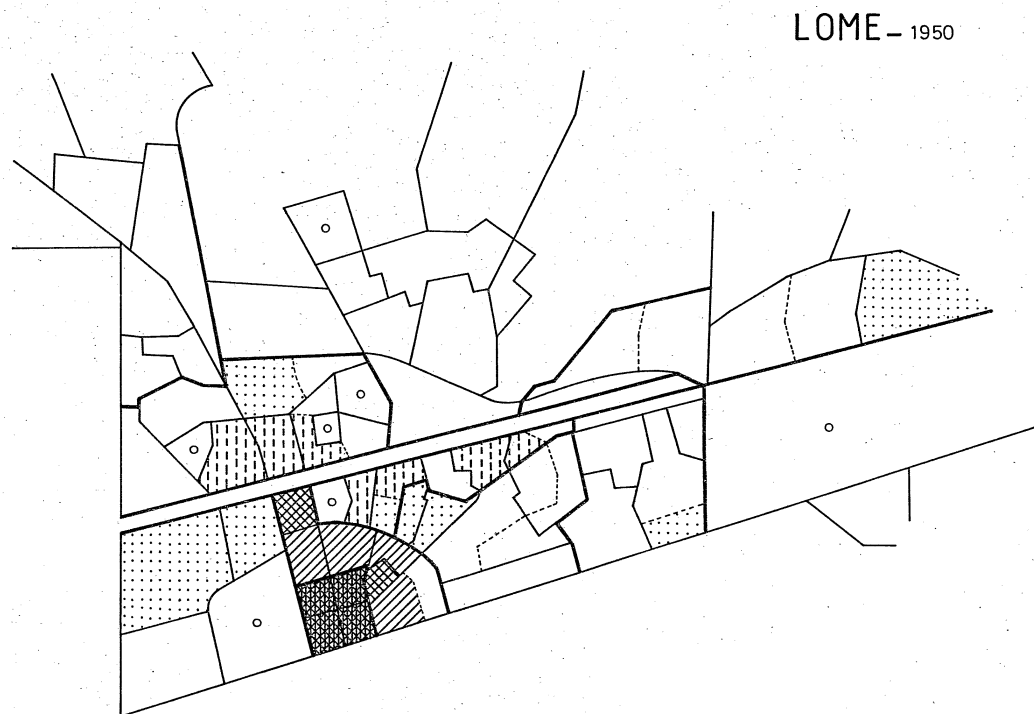
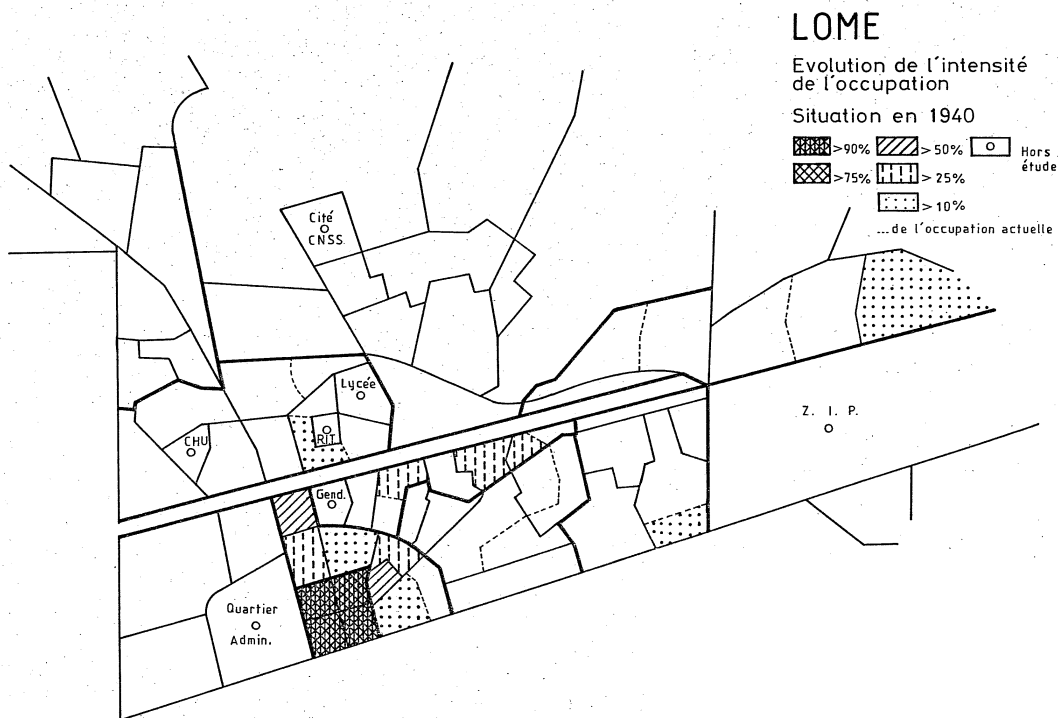
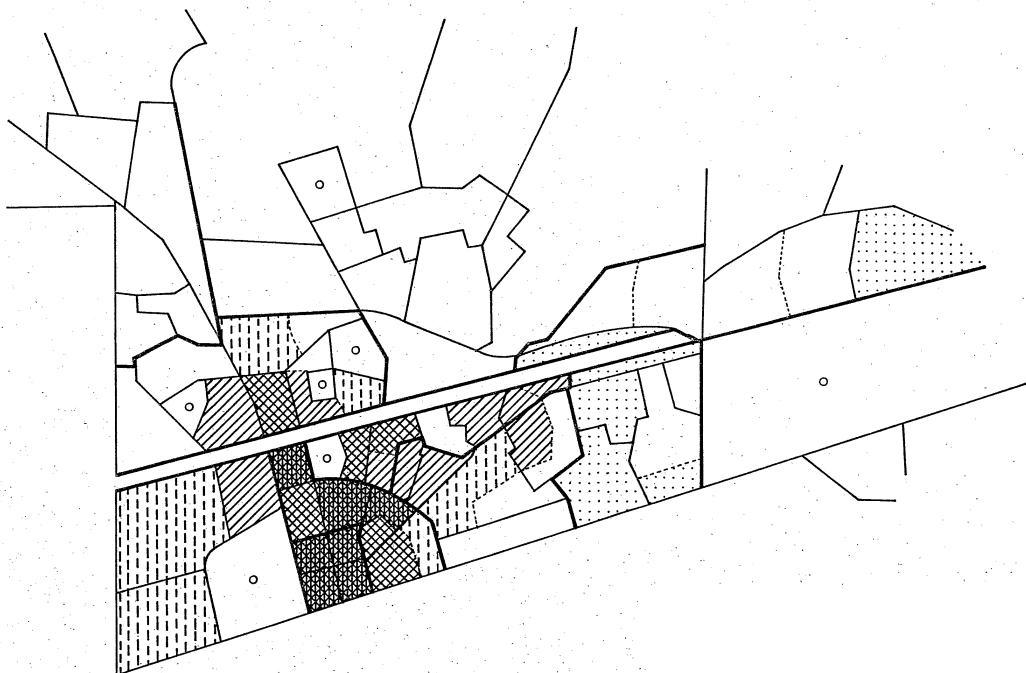


Fig. 12 : Parallèles entre la croissance de la ville et celle de son rail et de son port

LOME - 1960



LOME - 1975

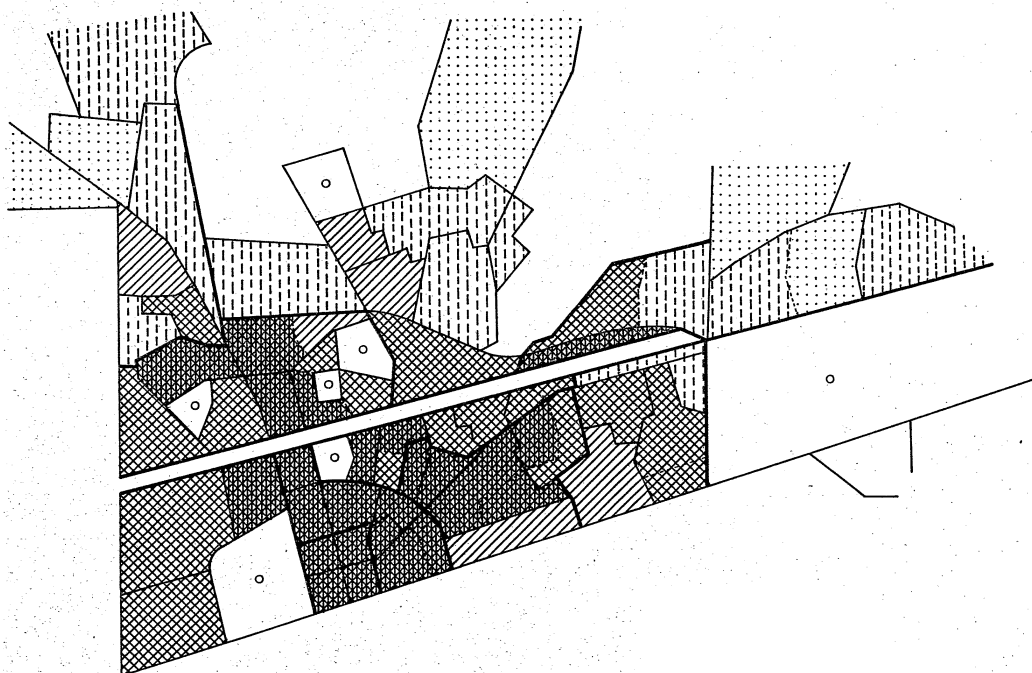




Fig. 13 : Un réseau fragmenté - quand décharge et nature se disputent le rail

3.1.3 LE RAIL AUJOURD'HUI : ENTRE FRICHE ET RÉAPPROPRIATION

Aujourd'hui, la majeure partie des lignes de chemin de fer datant de la période coloniale n'est plus exploitée. Et bien que de nouveaux tronçons se soient développés plus récemment, l'activité du rail reste néanmoins limitée. Il apparaît aujourd'hui comme un réseau fragmenté, alternant entre tronçons actifs et portions à l'abandon.

Cette situation engendre un grand nombre d'ambiances spatiales qui varient selon les niveaux d'usages et d'entretien des voies ferrées. À certains endroits, le tracé ferroviaire traverse des espaces peu habités, disparaissant même parfois dans le paysage. Sur les tronçons à l'abandon depuis longtemps, la nature reprend ses droits et recouvre les voies. Les déchets s'y accumulent souvent et transforment le rail en décharge sauvage. Parfois, il s'interrompt brutalement, englouti par le sol ou suspendu dans le vide là où les talus ont cédé. Ailleurs, le rail se transforme en support des activités quotidiennes, approprié par les étals des commerçants, les terrasses des bars et les ateliers de réparation.



Fig. 14a : Un bar - le rail comme lieu de rencontre pour le quartier



Fig. 14b : Le marché - étals à l'assaut du rail



Fig. 14c : La friche - le rail à la croisée des chemins

Fig. 14a-14f : Le rail dans tous ses états - usages et ambiances



Fig. 14d : Les abords du rail - un lieu de stockage pour commerçants et grossistes



Fig. 14e : Un tronçon désaffecté - quand la nature reprend ses droits sur le rail



Fig. 14f : Un tronçon abandonné - étals à même le rail

3.2 LE COMMERCE INFORMEL : UNE ÉCONOMIE DU QUOTIDIEN

3.2.1 L'INFORMALITÉ : UNE RÉALITÉ DIFFICILE À DÉFINIR

Le commerce informel n'a cessé de prendre de l'ampleur ces dernières années, à tel point qu'il occupe désormais une place centrale dans le paysage urbain de nombreuses villes du monde entier. Présent dans les rues, aux abords des carrefours et en bordure des marchés, il fait partie du quotidien des habitants, apportant une source de revenu essentielle à un grand nombre d'entre eux (CARRIZOSA, 2022).

Au Togo, plus de 90% des emplois sont informels. Ceux-ci se répartissent en différents secteurs d'activité, principalement concentrés à Lomé. Parmi eux, le commerce occupe une part importante, représentant à lui seul plus de 40% de l'économie informelle du pays. Ces dernières années, ces chiffres n'ont fait qu'augmenter, portés par la croissance rapide de la population et l'étalement urbain de la capitale (INSEED, 2017). Cette croissance exerce une telle pression sur le marché de l'emploi que celui-ci est incapable de répondre à la demande grandissante, poussant la population à vendre dans la rue faute d'alternatives formelles pour subvenir à ses besoins. Pour autant, ces commerçants jouent un rôle essentiel. En plus de proposer des produits à prix réduits et accessibles à tous, ils développent une économie locale faite d'interactions et de partages, animant des rues entières. Pourtant, malgré son importance sociale, le commerce informel est souvent associé à une image négative, perçu par les autorités et les institutions comme une activité peu organisée et difficile à encadrer (MOOSHAMMER et MORTENBOCK, 2015).

Cette perception repose en partie sur la distinction entre secteur formel et informel introduite en 1973 par l'anthropologue britannique Keith Hart dans son article : « Informal Income Opportunities and Urban Employment ». À la suite de recherches menées au Ghana, il tente de nommer des activités qui sortent des cadres définis par l'occident, mais qui, pourtant, génèrent des revenus. Bien que cette définition ait permis une certaine reconnaissance de ces pratiques, elle réduit cependant l'informalité à une occupation anarchique et non contrôlée de l'espace public (MOOSHAMMER et MORTENBOCK, 2023).

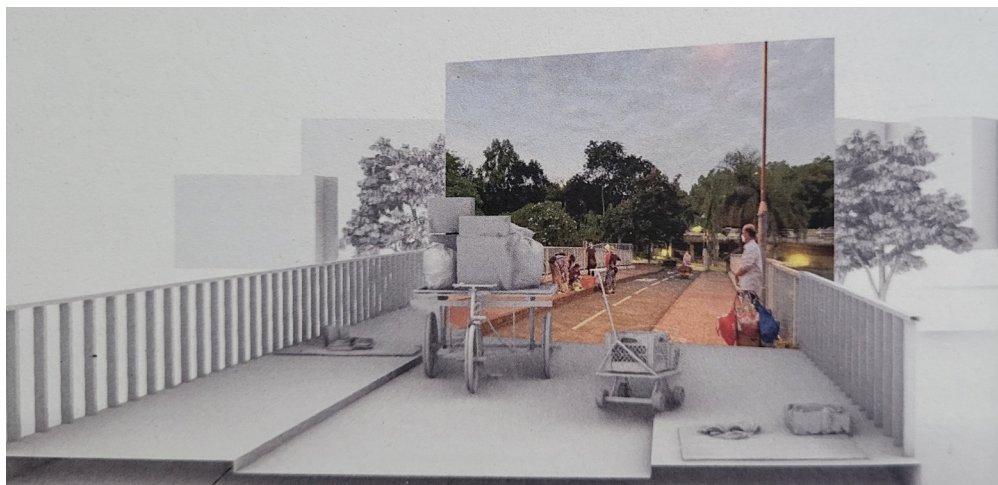
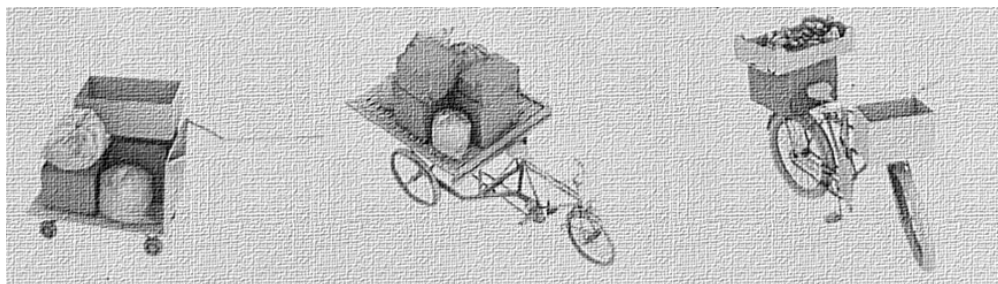


Fig. 15 : Marché de Hong Kong - Extraits du travail de Mooshammer et Mörtenböck
©Benny Tin Chun Kit (2023)

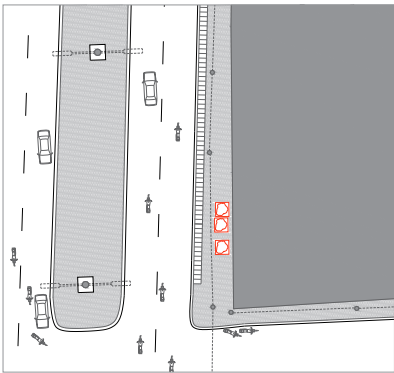
Aujourd'hui, il est de plus en plus compliqué de délimiter précisément la frontière entre formel et informel car celle-ci est de plus en plus floue. Plutôt que deux mondes séparés, ceux-ci dépendent l'un de l'autre et participent ensemble au fonctionnement de la ville (CARRIZOSA, 2022).

3.2.2 LE COMMERCE INFORMEL : S'ADAPTER, OCCUPER, COMPOSER

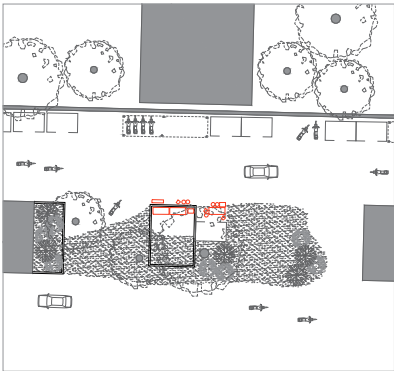
Au-delà de son rôle économique, le commerce informel participe également à la fabrication de la ville. Pendant longtemps, il a pourtant été associé à une occupation désordonnée, voire parfois anarchique, de l'espace public. Cette impression est en partie due au fait que les rues n'ont jamais été conçues pour accueillir une telle effervescence. Les étals envahissent alors progressivement les trottoirs, s'étendent même jusqu'aux chaussées et se mêlent à la circulation, brouillant les limites entre les différents usages (STECK, 2007). Pourtant, derrière ce désordre apparent se cache une organisation spatiale réfléchie, longtemps ignorée dans la perception de la ville. Ce n'est que très récemment que les chercheurs ont commencé à s'y intéresser, analysant les dynamiques urbaines qui en résultent.

L'architecte autrichien Helge Mooshammer et le chercheur Peter Mörtenböck se sont particulièrement intéressés à ces questions à travers l'analyse de 72 marchés informels répartis dans différentes villes du monde. Plutôt que de réaliser des catégories rigides basées sur leur échelle ou leur localisation géographique, ils se sont attardés sur leurs logiques spatiales communes ainsi que sur leurs contextes spécifiques (MOOSHAMMER et MORTENBOCK, 2015). Leur travail met en évidence une compréhension fine des flux et des rythmes urbains ainsi qu'une forte capacité d'adaptation et de flexibilité des commerçants. Loin d'être aléatoires, ces pratiques révèlent une véritable intelligence spatiale où les commerçants transforment les matériaux du quotidien et détournent les éléments urbains pour répondre à leurs besoins (MOOSHAMMER et MORTENBOCK, 2023).

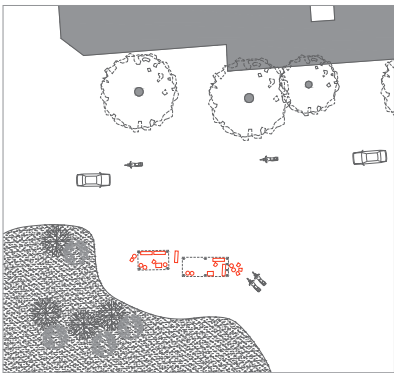
Directement sur le sol



Mobilier léger et mobile



Structure fixe



Conteneur

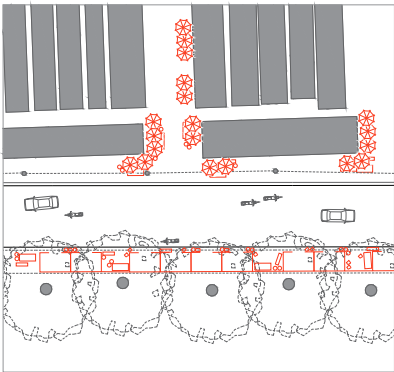
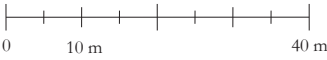
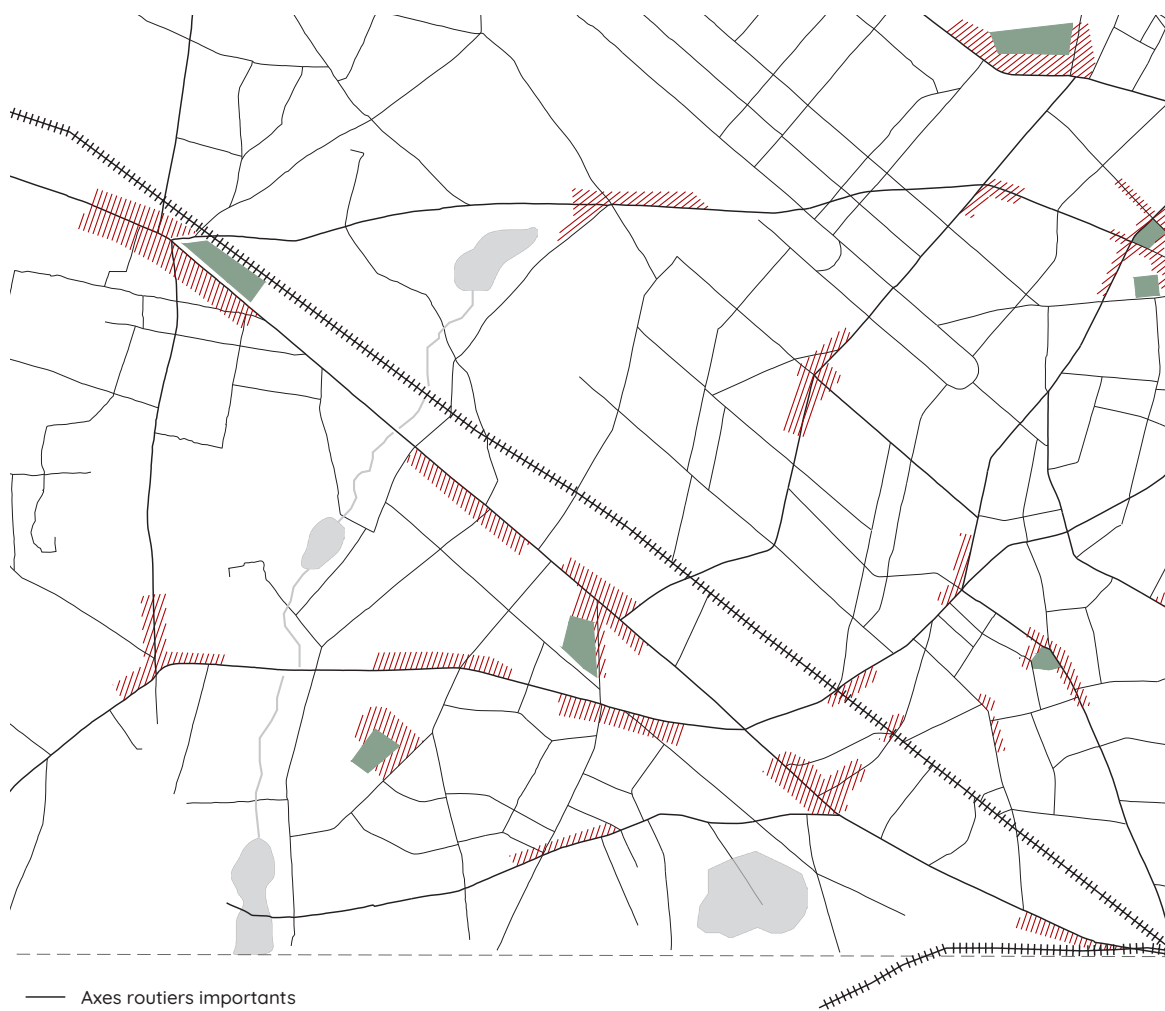


Fig. 16 : Catalogue des typologies commerciales - diversité des supports d'étalage



À Lomé, ces occupations apparaissent rarement par hasard. Elles s'installent principalement là où les flux se concentrent le plus et se croisent : à proximité des marchés, le long d'axes routiers importants, près des carrefours ou encore devant certains équipements publics tels que les gares routières, les parcs ou même les commerces formels. L'encombrement naturel de ces lieux est bénéfique pour les commerçants qui profitent des flux constants et de la visibilité qu'offrent ces espaces. Aux feux tricolores, les marchands ambulants profitent des embouteillages pour se faufiler dans la circulation et proposer leurs produits aux automobilistes à l'arrêt. Autour, d'autres commerçants investissent les trottoirs et installent leurs marchandises dans l'espoir d'attirer les passants. Au-delà de la recherche des flux, les commerçants explorent aussi les possibilités d'abris qu'offre l'espace public. Ainsi, un arbre devient une protection contre le soleil, l'avancée d'un toit un abri contre la pluie, et une dalle en béton un support qui protège les marchandises de la poussière et de l'humidité.

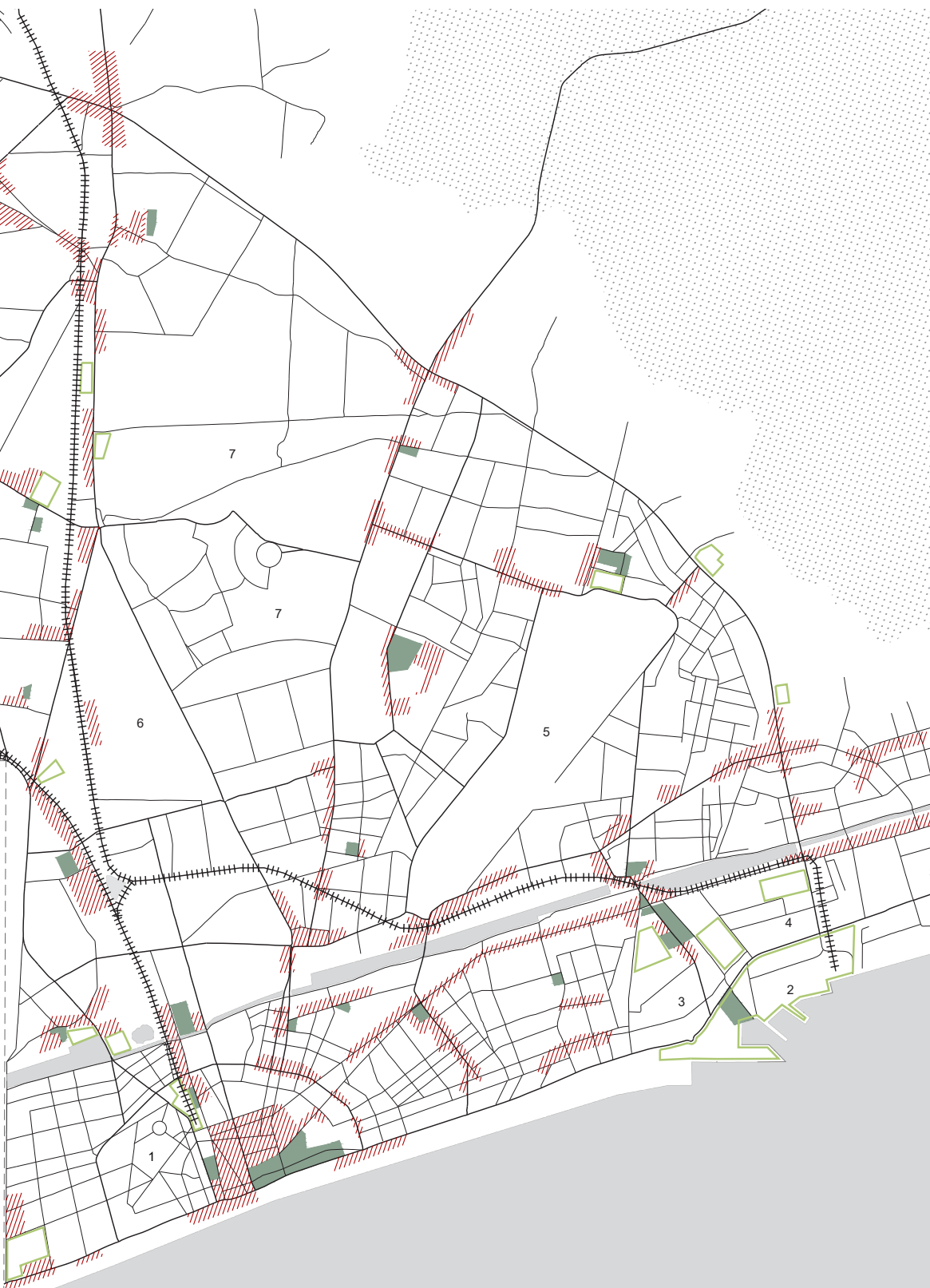
Ces installations prennent des formes variées. Certains commerçants vendent directement sur le sol, d'autres utilisent du mobilier léger et mobile, facilement démontable et adaptable aux déplacements du quotidien. Tables bricolées et parasols rafistolés apparaissent alors dans l'espace, surélevés et maintenus à l'aide de petits tas de pierres ou de jantes de moto récupérées, révélant l'ingéniosité des commerçants. Par endroits, ces installations deviennent plus permanentes et de petits abris sont construits à partir de bois, de tôles, de tissus ou d'autres éléments récupérés. Certains font même construire des conteneurs qu'ils utilisent comme des petites boutiques où leurs marchandises sont stockées et protégées.



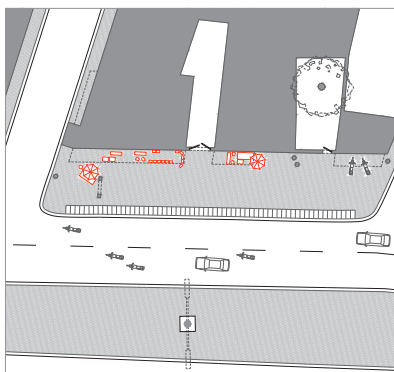
- Axes routiers importants
- Axes routiers secondaires
- + + + + Chemin de fer
- //// Zones de concentration des commerçants
- Marchés
- Zones de logistique des marchandises
- Zones d'eau
- ... Vallée de la Zio

1. Quartier administratif
2. Port de Lomé
3. Usines et entreprises
4. Parc de stockage automobile
5. Aéroport
6. Université
7. Lomé II - administration

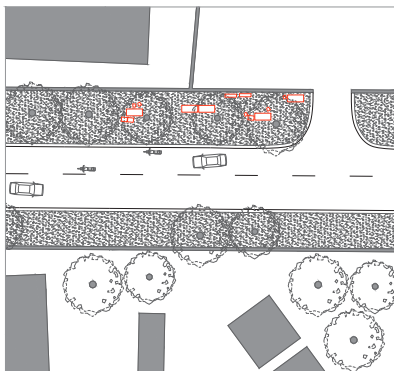
Fig. 17 : Carte de Lomé - Les commerçants à la recherche des flux



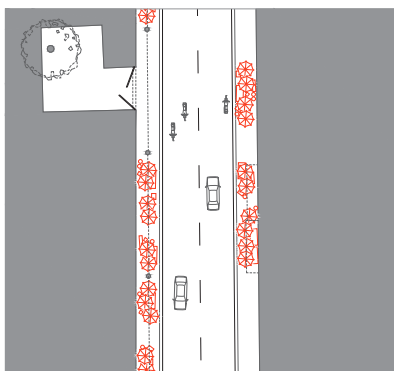
Sous un toit



Sous un arbre



Contre une façade



Sur une dalle

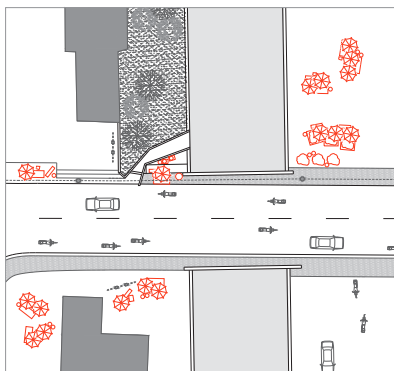
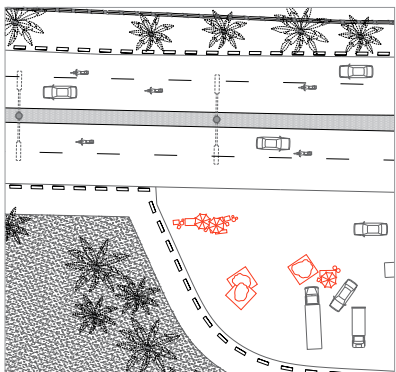
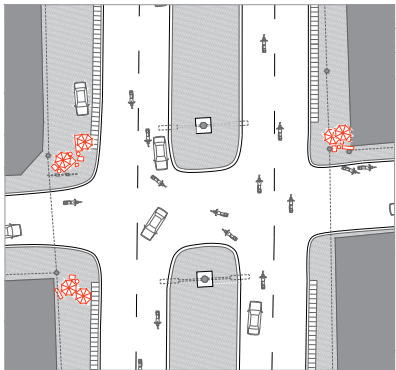


Fig. 18 : Catalogue typologique - Exemples d'implantations marchandes à Lomé

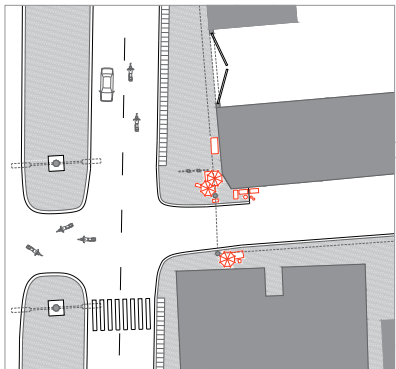
Sur un accotement



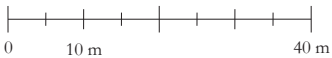
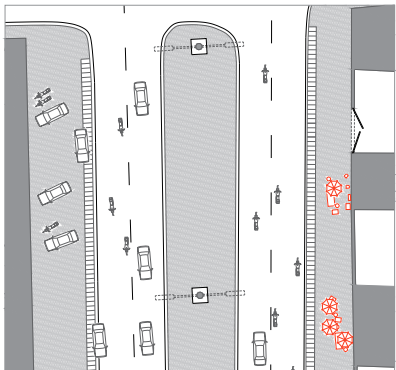
À un carrefour important



Au coin de la rue



Sur un trottoir



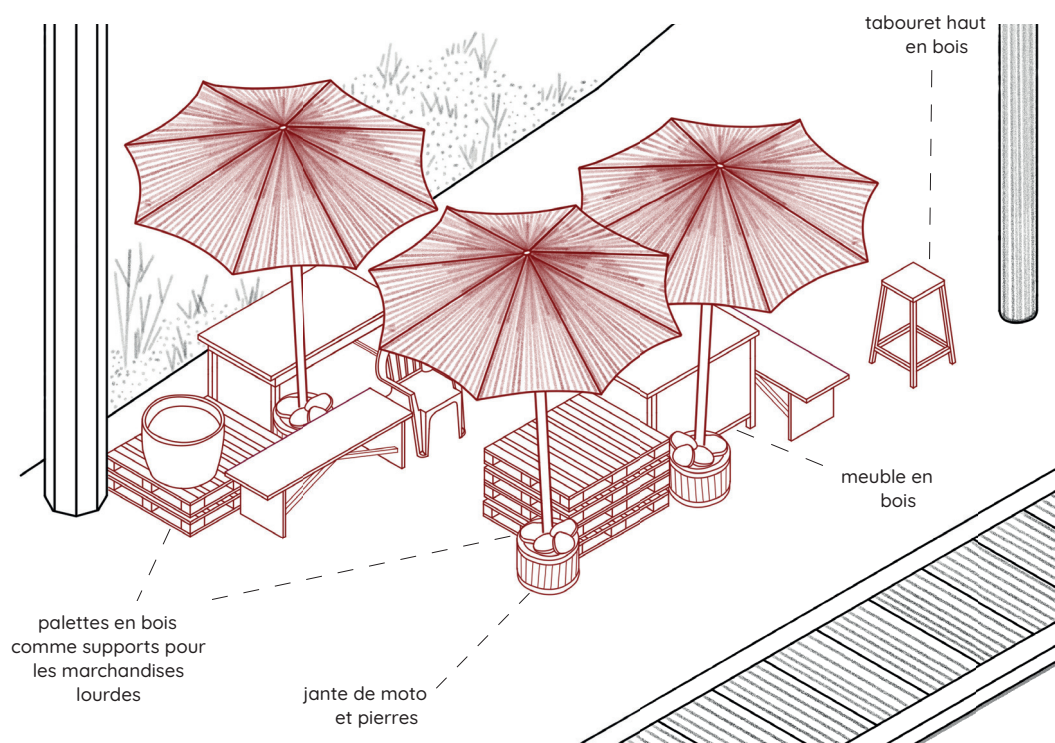
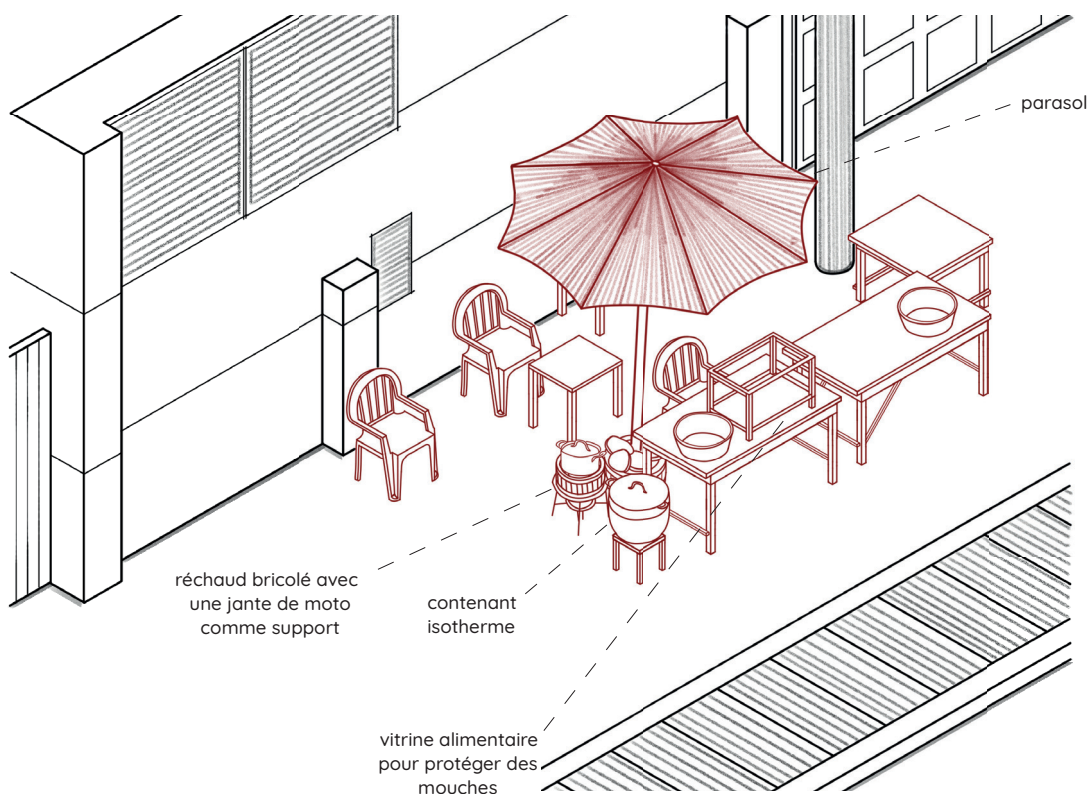


Fig. 19 : Mobilier des étals - L'art du bricolage et du recyclage

Selon l'endroit et le moment de la journée, ces pratiques produisent des ambiances variées. Autour du grand marché, principal pôle commercial de la ville, les rues sont saturées. De nombreux commerçants s'installent dans les rues adjacentes, les étals s'étendent et les marchandises s'accumulent, rendant la circulation difficile. En journée, celles-ci sont complètement fermées à la circulation. Les livraisons se font dès lors au petit matin ou à la tombée de la nuit, lorsque les rues sont de nouveau calmes.

L'ambiance est bien différente le long des grands boulevards où l'activité se concentre principalement aux heures de pointe. Le matin, la ville se réveille : les habitants partent travailler tandis que les commerçants commencent doucement à installer leur étal, captant les tout premiers passants. À midi, l'activité est particulièrement intense car les écoliers et les travailleurs sortent pour manger et utilisent cette pause pour faire quelques achats. Les rues se remplissent à nouveau le soir : tout en rentrant chez eux, les habitants profitent des embouteillages pour s'arrêter une dernière fois devant les étals des commerçants.

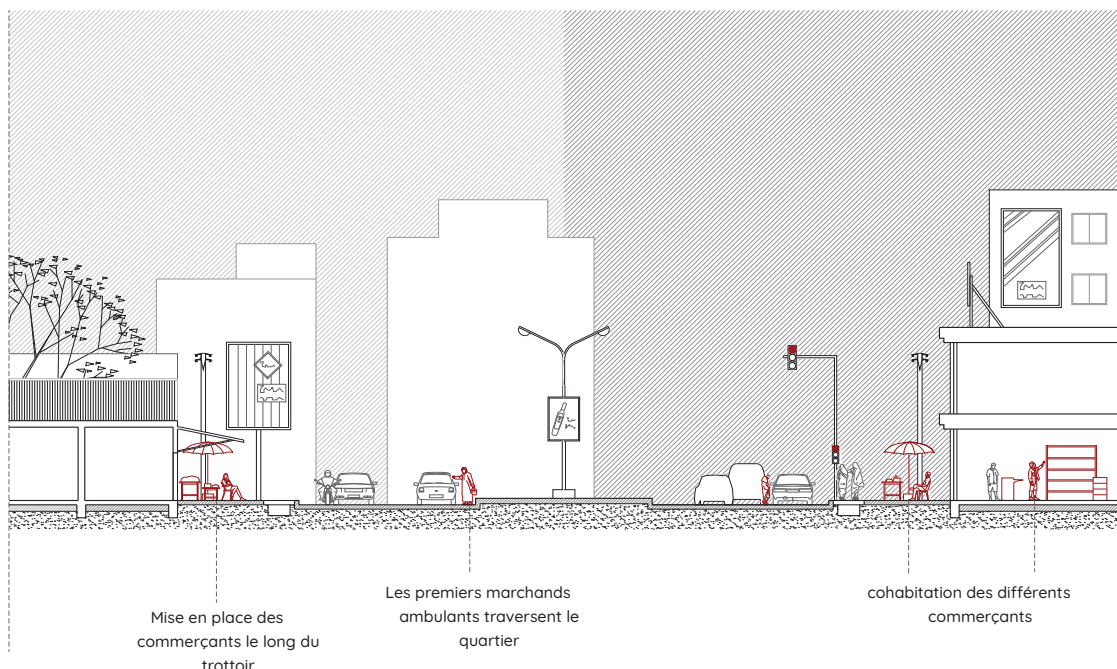


Fig. 20 : De l'aube au crépuscule - Le boulevard du 13 janvier en effervescence aux heures de pointe

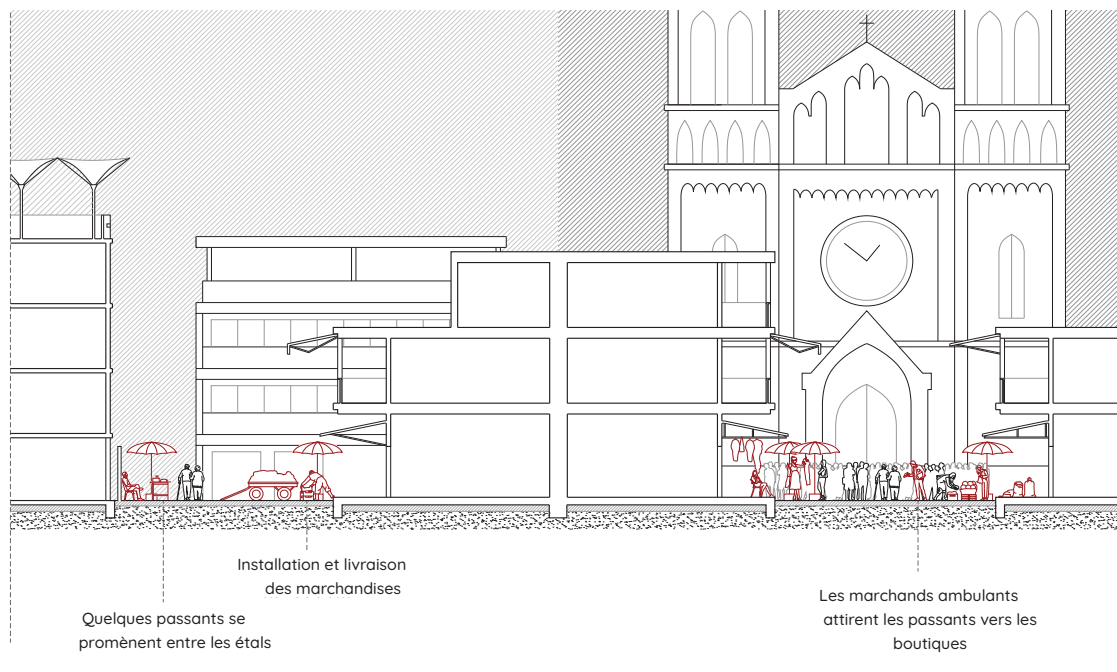


Fig. 21 : De l'aube au crépuscule - Le Grand Marché, un espace saturé qui croule en journée sous la foule et les marchandises

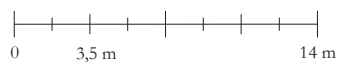
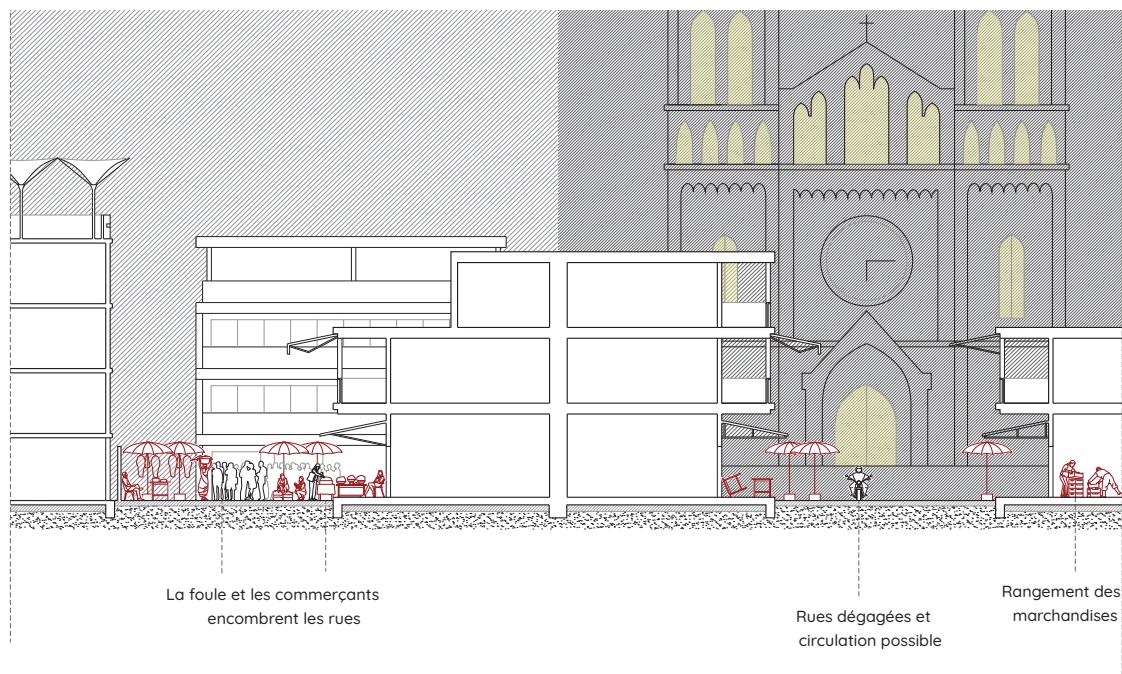
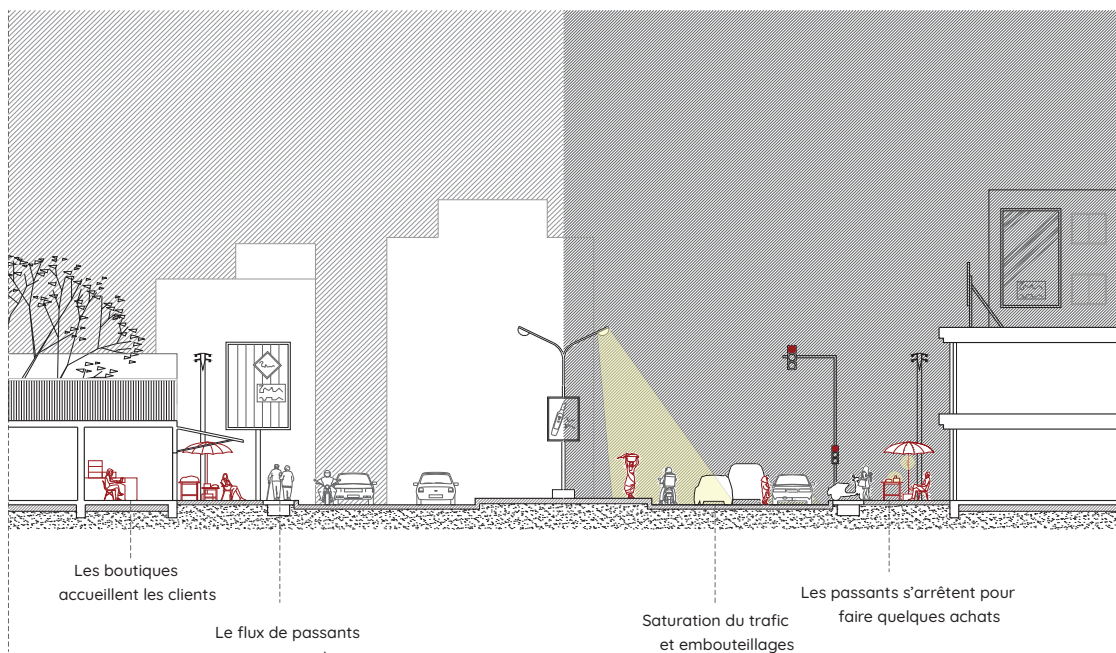




Fig. 22 : Marché Central de Kumasi au Ghana

OKOYE (2020)



Fig. 23 : Warwick Junction de Durban en Afrique du Sud

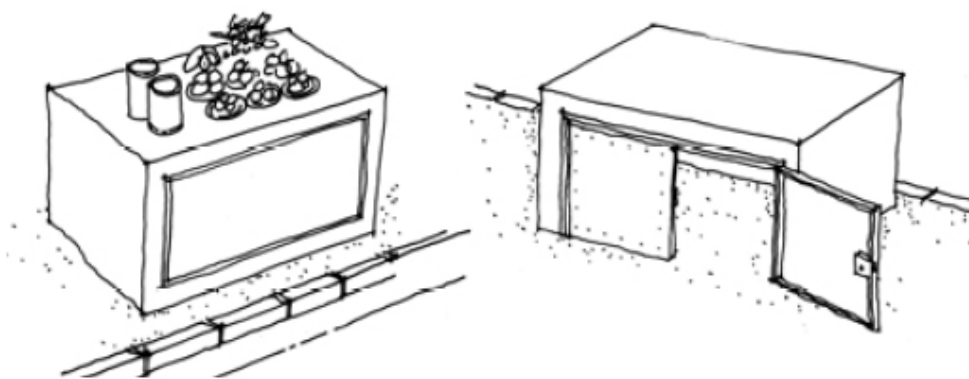
DOBSON (2009)

3.2.3 ENTRE FORMALISATION ET APPROPRIATION : DEUX APPROCHES EN TENSION

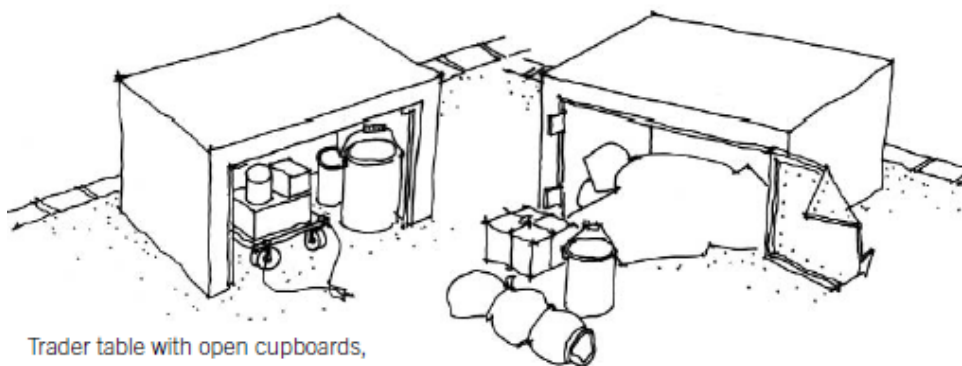
Le commerce informel participe donc pleinement à la vie et aux ambiances de la ville. Pourtant, malgré cette richesse tant dans ses usages que dans sa flexibilité, il est tout de même régulièrement la source de conflits avec les pouvoirs locaux (STECK 2007). Bien qu'elles reconnaissent généralement son importance sociale et économique, les autorités aspirent souvent à une ville plus moderne et ordonnée, proche des modèles urbains occidentaux. Les problèmes d'encombrement, les risques d'accidents et d'incendies ainsi que l'accumulation des déchets sont les motifs les plus souvent avancés par les autorités locales pour justifier l'expulsion des commerçants (MOOSHAMMER et MORTENBOCK 2023).

À Lomé, de grands programmes de déguerpissement ont d'ailleurs été menés afin de libérer les emprises routières et ferroviaires stratégiques en repoussant les commerçants vers la périphérie de la ville. En réalité, ces interventions ne font que déplacer temporairement le problème à un autre endroit, sans réellement le résoudre. Éloignés des flux des passants dont ils dépendent, les commerçants cherchent naturellement à se réinstaller dans des lieux plus fréquentés et reviennent très vite aux mêmes endroits (Archives nationales du Togo 1996).

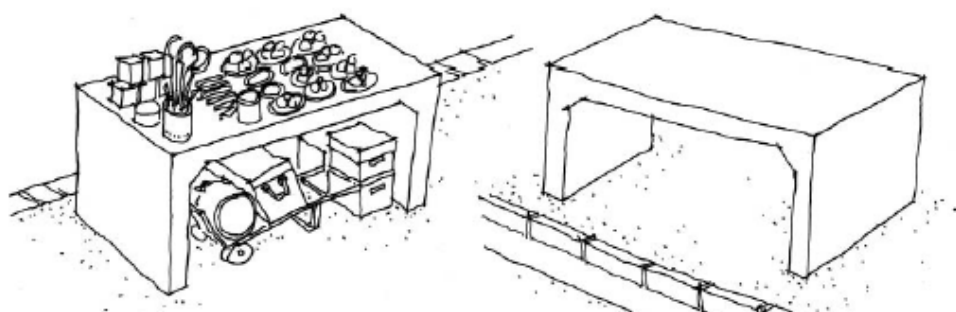
Ces derniers temps, les autorités privilégient davantage des approches qui tentent de formaliser ces activités, notamment à travers la construction ou la rénovation de marchés. Apparaissent alors des structures, délimitant l'emprise des commerçants afin de rendre l'espace public plus ordonné et organisé. Le projet de réhabilitation du marché central de Kumasi au Ghana illustre parfaitement cette approche tout en montrant ses limites. Face à la dégradation des infrastructures existantes du marché et à la saturation des rues adjacentes, les autorités ont mis en place un projet de rénovation visant à moderniser le site en y intégrant, notamment, des sanitaires et des points d'eau. Les commerçants ont alors été relocalisés dans d'autres marchés périphériques de la ville pour toute la durée des travaux (OKOYE, 2020). Ces sites, moins fréquentés et peu accessibles, ont entraîné une baisse importante des revenus des commerçants. Une fois le nouveau marché terminé, plusieurs problèmes apparaissent rapidement.



Trader table with lock-up cupboards
which were broken into



Trader table with open cupboards,
but people slept in these



Trader table with no enclosed space
underneath, the final solution

Street trader table design by trial and error

Fig. 24 : Warwick Junction - Croquis montrant la recherche du stockage le plus adapté
DOBSON (2009)

Conçus de manière standardisés, les espaces de ventes laissent en effet peu de place à l'appropriation et ne prennent pas en compte les besoins variés des commerçants. Les équipements, pourtant faits pour les accueillir, sont donc sous-utilisés et de nombreux commerçants continuent de vendre leurs produits dans les rues adjacentes (DAVIDSON et al., 2024).

Néanmoins, d'autres projets développent une approche plus attentive aux espaces publics et aux activités commerciales qui s'y développent. C'est le cas de la Warwick Junction de Durban en Afrique du Sud. Ici, c'est tout un quartier qui a été repensé avec et pour les commerçants (DOBSON et al., 2009). Les chercheurs et concepteurs impliqués dans le projet ont d'abord observé les pratiques commerciales en portant attention à la manière dont elles prenaient place dans l'espace public. Cette approche leur a permis de composer avec les usages existants et de proposer des interventions adaptées aux réalités de chaque lieu. Des espaces de stockage, des abris, des équipements sanitaires et même du mobilier ont ainsi été développés, chacun tenant compte des besoins spécifiques des commerçants déjà présents ainsi que de leurs manières d'occuper et de s'approprier l'espace (DOBSON et LEES, 2021).

Ces deux projets mettent en évidence que le commerce informel dépend bien plus des dynamiques urbaines dans lesquelles il s'installe que d'un équipement plus structuré. Non seulement les flux et la visibilité mais aussi les usages quotidiens et les possibilités d'appropriation des espaces sont essentiels pour les commerçants.

Il est clair que chercher à tout prix à formaliser ces pratiques revient souvent à détruire des dynamiques et à supprimer des usages qui fonctionnent déjà. Au contraire, certaines initiatives tendent à montrer que de petites interventions pensées à partir des pratiques existantes sont souvent plus pertinentes que la construction de grandes structures trop rigides. Plutôt que de chercher à tout prix à fixer ces usages, il est préférable de concevoir des structures ouvertes et appropriables capables d'évoluer en fonction des commerçants et de leurs besoins.

4. P A R T I E II : COMPOSER AVEC L'EXISTANT

4.1 AU-DELÀ DU COMMERCE : DES SYSTEMES QUI SE SUPERPOSENT

Le réseau ferroviaire et le commerce informel sont donc deux composantes qui ont profondément façonné le développement de Lomé et qui continuent, encore aujourd'hui, de structurer certaines de ses dynamiques urbaines. Pour autant, ces deux systèmes ne fonctionnent pas de manière isolée : ils s'inscrivent dans un territoire plus vaste et complexe, traversé par d'autres systèmes qui participent, eux aussi, au fonctionnement quotidien de la ville.

Derrière les étals et les parasols se cache un ensemble de logiques et de systèmes souvent moins visibles, mais pourtant essentiels au commerce. Avant d'arriver entre les mains des commerçants, les marchandises circulent dans la ville à travers les réseaux logistiques. Mais cette circulation ne s'arrête pas là : les activités commerçantes produisent également des déchets qui s'accumulent progressivement dans les espaces publics et les milieux naturels, jusqu'à rejoindre l'eau. Comprendre le commerce informel ne se limite donc pas seulement à observer les commerçants ou les lieux où ils s'installent. Cela suppose aussi de prendre en considération les différentes composantes qui le constituent et le rendent possible.

L'analyse qui suit cherche donc à comprendre le fonctionnement de la logistique, de l'eau et des déchets, ainsi que la manière dont ces différents systèmes interagissent entre eux mais aussi avec le commerce informel et le rail. Elle a également pour objectif d'identifier les enjeux qui en découlent afin de les mettre en perspective et de nourrir la réflexion du projet.



Fig. 25 : Le marché de Hanoukopé - lieu d'échanges et de redistribution



Fig. 26 : Grossiste gérant un stock immense au centre duquel il paraît minuscule



Fig. 27 : Transporteur assurant l'acheminement des marchandises vers les détaillants

4.1.1 EN AMONT DU COMMERCE : LE SYSTÈME LOGISTIQUE

Derrière chaque produit visible sur les étals des commerçants se cache une chaîne d'approvisionnement complexe, organisée en plusieurs étapes et impliquant différents acteurs.

Avant d'être vendues dans les rues et aux abords des boulevards, les marchandises circulent à travers un ensemble d'infrastructures et de réseaux. Certaines d'entre elles arrivent par la mer et transitent alors par le port autonome de Lomé, l'un des principaux points d'entrée des échanges internationaux de la région. D'autres arrivent par la terre, acheminées en camion depuis l'intérieur du pays ou des territoires voisins. Elles pénètrent alors dans la ville et transitent par les gares routières ou par les zones de déchargement situées en périphérie et le long des grands axes routiers.

De là, ces marchandises sont redistribuées dans les différents marchés de la ville ainsi que chez les grossistes. Chacun d'entre eux participe ensuite à l'acheminement des marchandises vers les détaillants¹ : les marchés deviennent alors des lieux d'échanges et de redistribution tandis que les grossistes assurent le rôle d'intermédiaire et stockent les marchandises avant de les vendre en plus petites quantités, alimentant ainsi les commerçants de la ville.

1 Le terme « détaillants » désigne les commerçants qui vendent leurs produits en plus petites quantités, généralement directement aux consommateurs.



Fig. 28 : Espace de tri et de récupération informel



Fig. 29 : Des récupérateurs de déchets au travail



Fig. 30 : Décharge sauvage dans un espace vacant

4.1.2 EN AVAL DU COMMERCE : LE SYSTÈME DES DÉCHETS

À côté des marchandises qui circulent quotidiennement dans la ville, les activités commerciales génèrent également de nombreux déchets. Chaque jour, épluchures, restes alimentaires, emballages, cartons ou encore sachets plastiques s'accumulent et s'ajoutent aux déchets domestiques produits par les habitants du quartier.

À Lomé, la gestion des déchets repose sur une organisation hybride combinant dispositifs formels et pratiques informelles. Les déchets sont d'abord ramassés par des collecteurs équipés de tricycles, puis acheminés ensuite vers les centres de regroupement intermédiaires ou les décharges. Là-bas, des récupérateurs y trient ce qui peut encore être valorisé avant de les revendre à des entreprises de recyclage. Déchets plastiques, métalliques mais aussi organiques trouvent alors une seconde vie et sont transformés en compost ou en différents objets du quotidien tels que des chaises et d'autres éléments réutilisés. Ceux qui ne peuvent pas être revalorisés poursuivent, quant à eux, leur parcours jusqu'au centre d'enfouissement de Lomé où s'achève leur cycle.

Cependant, malgré l'existence de ce système, de nombreux déchets lui échappent encore. Une partie d'entre eux s'accumulent dans les espaces vacants et les zones en retrait de la ville, donnant ainsi naissance à des décharges sauvages. D'autres encore sont brûlés en petits tas devant les maisons par les habitants qui cherchent simplement à s'en débarrasser. Ces pratiques, en plus d'émettre des fumées toxiques, participent à la dégradation des sols et des milieux naturels environnants.



Fig. 31 : Un collecteur (lui-même pollué) qui relie un bassin de retention à la lagune



Fig. 32 : Les plans d'eau sont eux aussi envahis par les déchets en tous genres



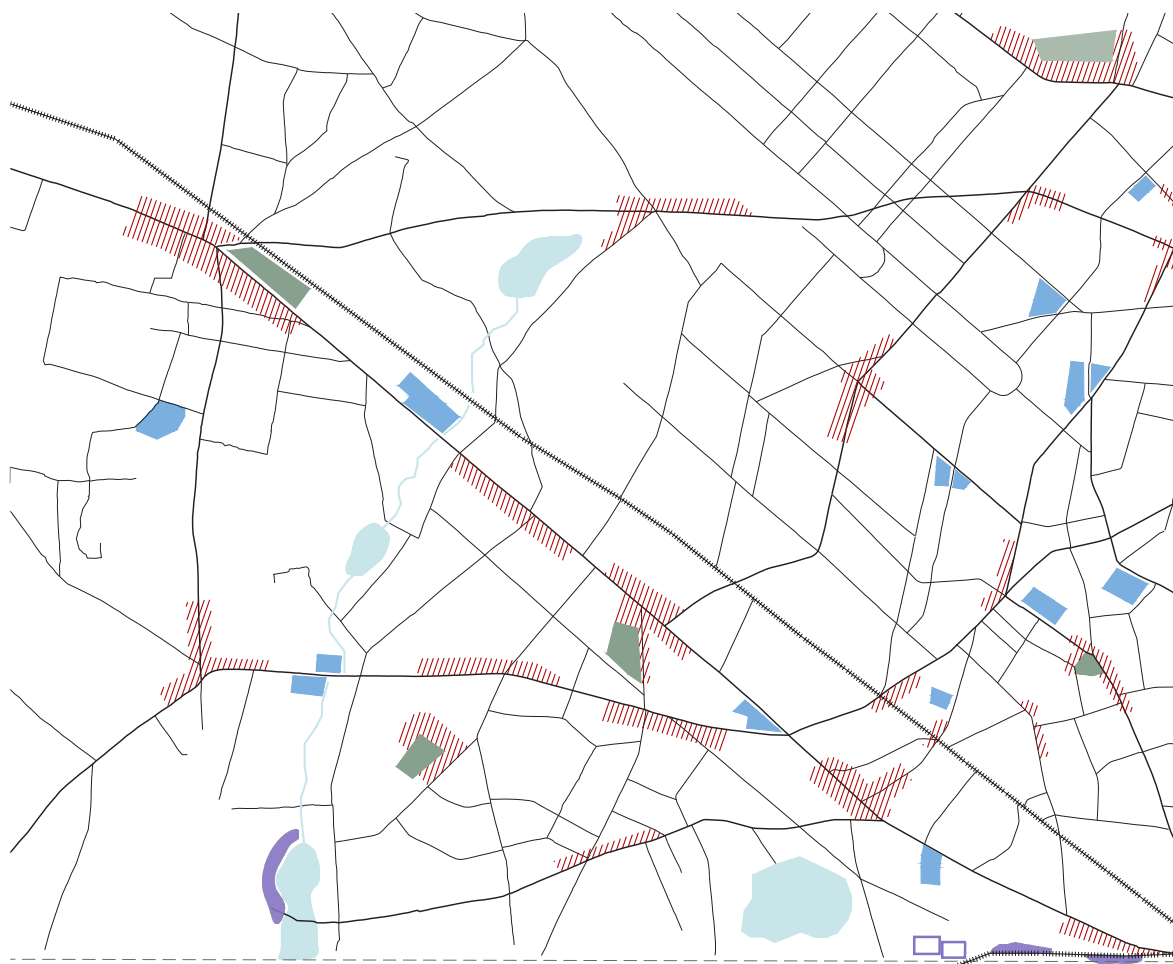
Fig. 33 : Jonction entre un collecteur et le bassin ouest de la lagune

4.1.3 EN PARALLÈLE DU COMMERCE : LE SYSTÈME DE L'EAU

Malheureusement, les déchets se retrouvent également dans l'eau, entraînés par les caniveaux et les zones en contrebas. Ils s'y accumulent progressivement et polluent les plans d'eau, perturbant leur écoulement jusqu'à provoquer des inondations.

A Lomé, le système de l'eau est étroitement lié à la topographie particulière du territoire. Située sur une bande sablonneuse, la ville s'organise sur trois niveaux. Au sud, une partie basse au bord de la mer accueille le centre historique de la ville. Vers l'intérieur des terres, une dépression naturelle laisse place à la lagune qui s'écoule progressivement à travers des bassins connectés avant de rejoindre la mer par un exutoire. Enfin, au nord, le reste de la ville se développe sur les plateaux, où des bassins de rétention récoltent les eaux de pluie.

En théorie, plusieurs collecteurs assurent la continuité entre ces bassins et la lagune en acheminant les eaux de pluie jusqu'à la mer. Cependant, dans la pratique, la plupart des bassins ne sont pas reliés à ce réseau. Faute d'être redirigée, l'eau s'y accumule inévitablement. Elle finit par déborder lors des fortes pluies et inonde les quartiers aux alentours.



Le système du commerce

//// Zones avec forte concentration de commerçants de rue

En amont - Le système de la logistique

■ Zones de marchés

■ Zones liées au transport de marchandises

En aval - Le système des déchets

■ Zones d'accumulation des déchets

■ Zones de traitement des déchets

En parallèle - Le système de l'eau

■ Zones humides / étendues d'eau

■ Bassins de rétention

--- Collecteurs

1. Quartier administratif

2. Port de Lomé

3. Usines et entreprises

4. Parc de stockage automobile

5. Aéroport

Fin
tronçon étudié

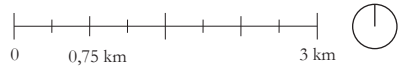
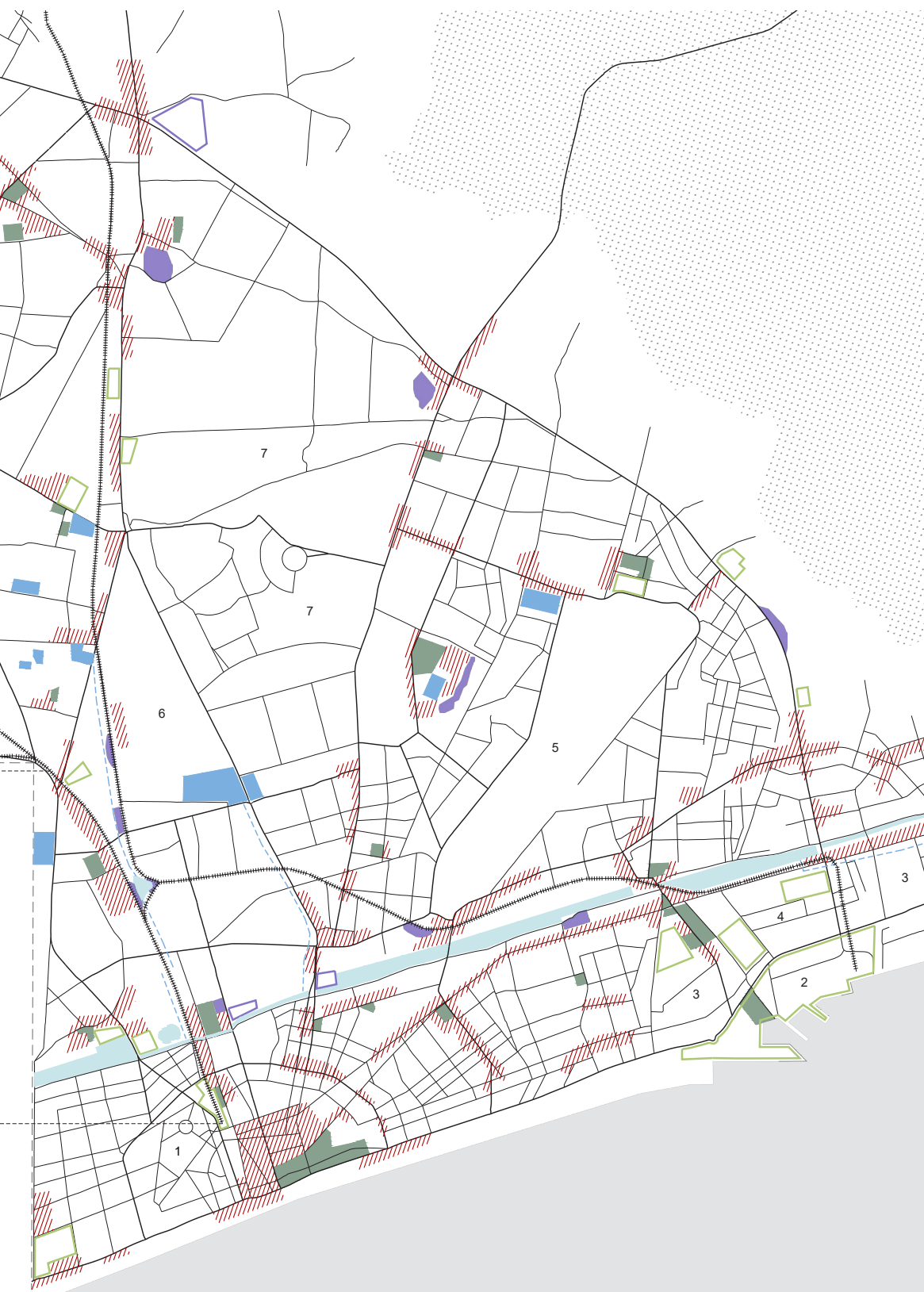
— Axes routiers importants

— Axes routiers secondaires

++++ Chemin de fer

... Vallée de la Zio

Fig. 34 : Carte de Lomé - Quatre systèmes qui se croisent



4.2 LIRE LES PRATIQUES : CHOIX D'UN TRONÇON REMARQUABLE

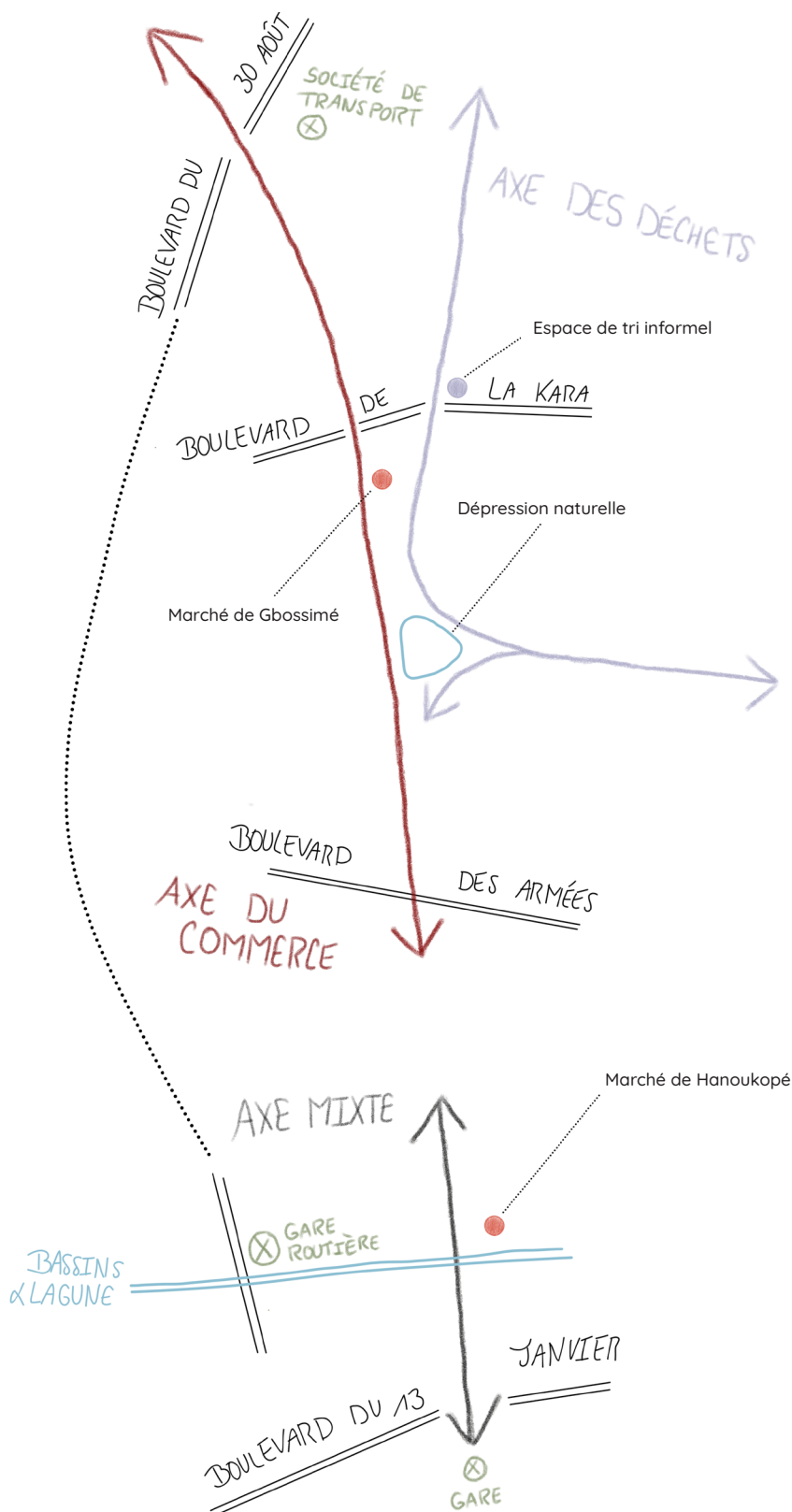


Fig. 35 : Ébauche - Schéma d'analyse du tronçon remarquable choisi

Pris séparément, chacun de ces systèmes raconte une partie du fonctionnement de Lomé. Les lignes de chemin de fer se déploient dans la ville en suivant ses principaux axes de développement. L'eau, elle, suit la topographie et traverse le territoire depuis les hauteurs jusqu'à la mer. Quant aux marchés et aux grands axes de circulation, ils concentrent une part importante de l'activité urbaine et attirent passants et commerçants. Pour ce qui est des déchets, ils s'accumulent souvent à l'écart de ces lieux sans s'en éloigner pour autant.

Mais, mis en relation, ces systèmes dessinent un territoire dans lequel circulations et activités se connectent et se croisent. Le rail, tel un fil, relie ces différents éléments en révélant leurs liens. C'est dans cette rencontre singulière que réside l'intérêt de ce territoire.

Lomé est une ville vaste et complexe. Pourtant, à plus petite échelle, des formes condensées de son fonctionnement apparaissent aussi. Afin d'approfondir la compréhension des systèmes étudiés et de les confronter aux usages et besoins locaux, l'analyse se limitera désormais à l'étude d'un tronçon. Servant également de site d'étude et d'intervention pour le projet, ce fragment de territoire n'a pas été choisi par hasard. Situé à proximité de l'ancienne gare ferroviaire, il est le lieu de rencontre des différentes lignes de chemin de fer de la ville : le tronçon reliant le Ghana, la ligne d'Atakpamé et sa jonction au port. Autour de ce nœud se déploient également des zones densément occupées par les commerçants et les grossistes ainsi que des espaces liés tant à la gestion de l'eau qu'à celle des déchets. Tel un véritable territoire en miniature, ce fragment réunit tous les systèmes et traverse également les trois niveaux topographiques de la ville.



Fig. 36 : Le système du commerce - Marchés et boulevards

4.2.1 UN TERRITOIRE EN MINIATURE : CE QUE LE TERRAIN RÉVÈLE

Entre polarité et flux

L'activité commerçante se concentre principalement autour des marchés de Hanoukopé et de Gbossimé. Loin de s'arrêter à leurs limites, les étals débordent sur les trottoirs et s'étendent même jusqu'aux emprises ferroviaires. Cette implantation n'est pas anodine : elle révèle la fonction première du marché, celle de rassembler commerçants et passants autour d'un espace d'échanges et de rencontres. Un vendeur interviewé sur place explique avec une belle simplicité cette dynamique commerciale : « Si le marché est là, alors ça nous encourage à venir » (Entretien, vendeur de jeans d'occasion, 2026).

À proximité des boulevards du 30 août et de la Kara, une autre zone commerçante se développe. Sous des parasols, les commerçants s'installent les uns contre les autres, occupant ainsi tout l'espace disponible. Les marchandises sont disposées sur des tables ou directement au sol afin d'en assurer la visibilité depuis la rue. Ici, l'activité suit avant tout les flux des passants : elle tient compte des horaires des habitants et des rythmes quotidiens de la ville. Une vendeuse de fruits explique ainsi que « le soir, les gens rentrent à la maison et s'arrêtent ici sur le chemin » (Entretien, vendeuse de fruits – Gbossimé, 2026), et une autre ajoute : « Les élèves aiment beaucoup le *degué*¹, donc on vend plus à midi et ça correspond aussi à l'heure où ils rentrent de l'école » (Entretien, vendeuse de *degué*, 2026).

En dehors de ces pôles, les commerçants se font plus rares. Des structures plus ancrées dans l'espace, en bois ou en tôle, apparaissent alors ponctuellement.

1 Le degué est un désert traditionnel d'Afrique de l'Ouest à base de semoule et de yaourt.



Fig. 37 : Les commerçants sont parfois si nombreux qu'ils s'installent de part et d'autre du rail



Fig. 38 : Pour mieux se protéger du soleil et de la pluie, certains commerçants rapprochent et superposent les bords de leurs parasols



Fig. 39 : En dehors des pôles d'affluence apparaissent des structures plus ancrées dans l'espace, en bois ou en tôle

S'organiser quand vient la nuit

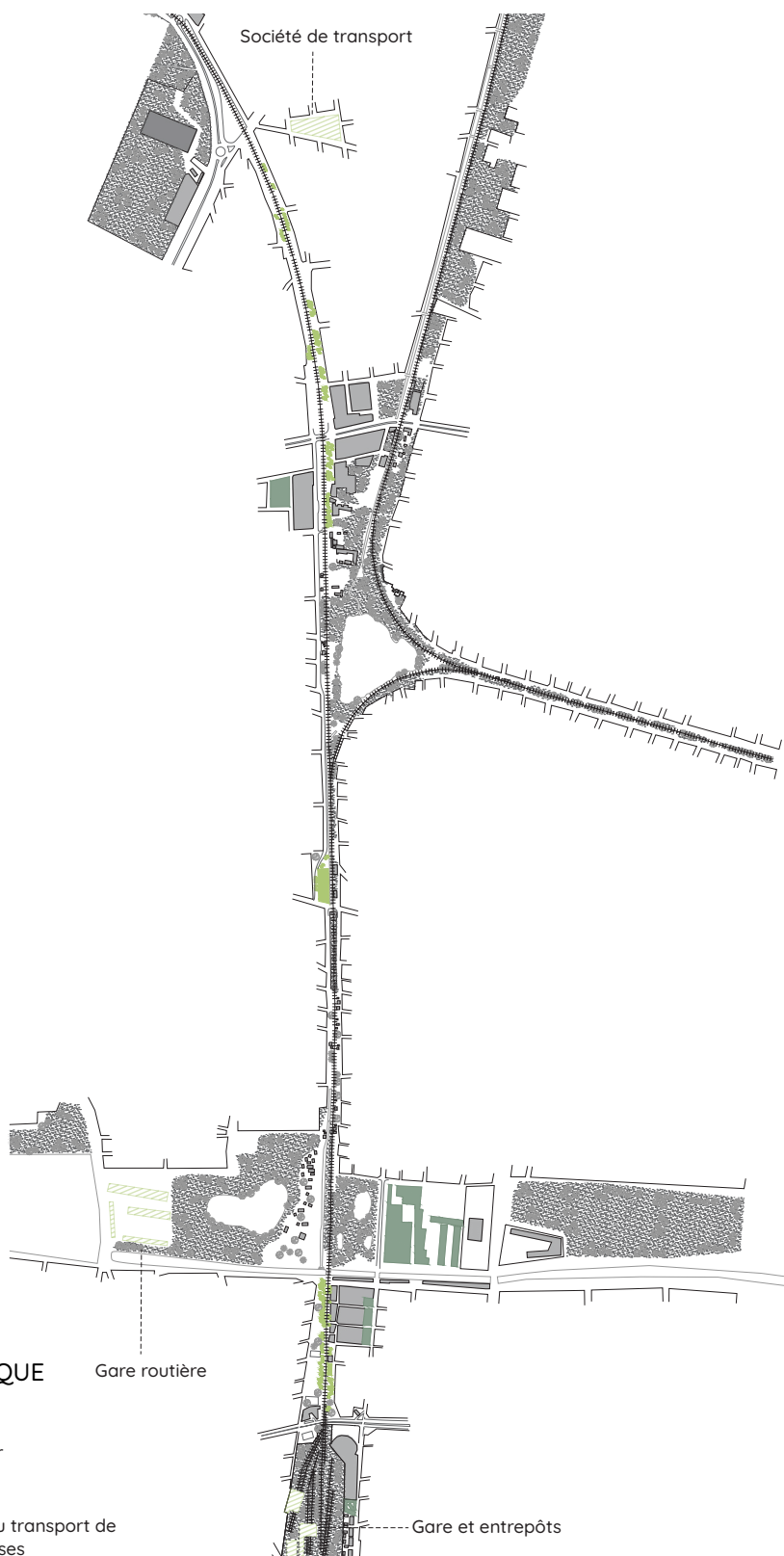
A la fin de la journée, l'ambiance change : l'animation diminue et les rues se dégagent peu à peu. Chaque commerçant développe alors sa propre stratégie. Les uns remballent leurs marchandises et les ramènent chez eux à bout de bras ou à moto. Certains préfèrent louer une pièce à proximité pour les entreposer jusqu'au lendemain matin. D'autres se contentent simplement de recouvrir leur étal d'une bâche avant de partir.

Ces pratiques révèlent des perceptions très différentes de la sécurité sur le site. À certains endroits, un dispositif de gardiennage est mis en place durant la nuit, ce qui rassure une partie des commerçants. Ce sentiment de sécurité est également renforcé par la présence de marchands ambulants qui occupent encore les lieux en soirée, maintenant une certaine activité sur le site. Toutefois, cette perception n'est pas partagée par tous, certains soulignant la persistance des vols malgré cette présence : « Même quand on dit qu'il y a la sécurité là, il y a toujours des problèmes. Oh on vole, on vole, oh ça oui. C'est tellement rare si tu n'as pas de problèmes, c'est que toi, tu es un extraterrestre » (Entretien, grossiste d'igname, 2026).

De l'expulsion à la peur d'investir

Aux risques de vols s'ajoutent également le manque d'infrastructures publiques, tels que des sanitaires, obligeant les commerçants à s'adapter comme ils le peuvent. Mais, au-delà de ces contraintes quotidiennes, s'installe aussi une autre forme d'insécurité : celle liée à l'occupation des emprises ferroviaires. Malgré leur présence parfois même ancienne sur le site, de nombreux commerçants hésitent encore à construire des installations plus pérennes ou des équipements plus ancrés.

Cette prudence s'inscrit dans un contexte de tension avec la société de transport Togorail qui contrôle les infrastructures ferroviaires et limite toute installation durable. Cette situation engendre une grande incertitude, largement présente dans les témoignages des commerçants : « Nous voulons réaménager ici, installer un hangar ou une baraque. Mais comme on nous demande de quitter les lieux, nous évitons de passer à l'installation car on peut nous renvoyer à tout moment » (Entretien, vendeuse de degué, 2026).



SYSTÈME LOGISTIQUE

- Chemin de fer
- Marchés
- ▨ Zones liées au transport de marchandises

Fig. 40 : Le système logistique - Gares et entrepôts

0 200 m 800 m



Le commerce à la merci des éléments

Derrière les étals des petits commerçants se cache souvent un grossiste. Certains s'y approvisionnent quotidiennement, tandis que d'autres achètent à crédit et remboursent progressivement leur prêt au fur et à mesure des ventes. À proximité des marchés de Gbossimé et de Hanoukopé, les grossistes s'installent souvent en groupes le long des voies de chemin de fer. On les reconnaît facilement à l'importante quantité de marchandises entassées directement sur le sol ou sous des abris légers.

Trop volumineux et lourds pour être déplacés quotidiennement, ces stocks ne peuvent être remballés chaque soir et subissent ainsi directement les effets des conditions climatiques. Certains produits perdent de leur qualité ou de leur valeur à cause de la poussière, tandis que d'autres se dégradent, voire pourrissent, sous l'effet de l'humidité et de l'eau. Pour les grossistes, ces dégradations génèrent parfois des pertes économiques importantes, fragilisant encore un peu plus leur activité.

Mais la pluie et le vent n'épargnent personne, pas même les petits commerçants. Pour limiter les dégâts, ceux-ci développent alors différentes stratégies d'adaptation, couvrant leurs produits à l'aide de bâches ou arrosant parfois le sol pour limiter la poussière soulevée par le passage des véhicules. Une vendeuse raconte ainsi protéger ses fruits sous des bâches tout en admettant que cela ne suffit pas toujours : « Quand il y a le vent qui s'en mêle, ça devient autre chose. Le vent emporte beaucoup de choses et parfois on perd des marchandises dans ce mouvement » (Entretien, vendeuse de fruits, Kpalimé, 2026).

Si les marchandises sont protégées autant que possible, les commerçants, eux, restent exposés sous la pluie. Les parasols n'offrent qu'une protection limitée : rapidement saturés, ils laissent souvent passer l'eau. Malgré tout, les commerçants continuent de vendre tant que les conditions le permettent. Mais, lorsque la pluie s'intensifie, ils n'ont d'autre choix que de rentrer chez eux. Cette baisse d'activité entraîne inévitablement une perte de revenus, parfois très conséquente.



Fig. 41 : Vue d'une structure plus ancrée en bois



Fig. 42 : Vue d'une structure plus ancrée en tôle



Fig. 43 : Certains déposent simplement leurs marchandises à même le sol sans protection et les remballent le soir



Fig. 44 : D'autres commerçants se contentent d'un simple parasol



Fig. 45 : Les ignames, trop lourds pour être ramenés, sont protégés par des bâches



Fig. 46 : Les tas de bûches sont tellement volumineux qu'ils ne peuvent même pas être bâchés

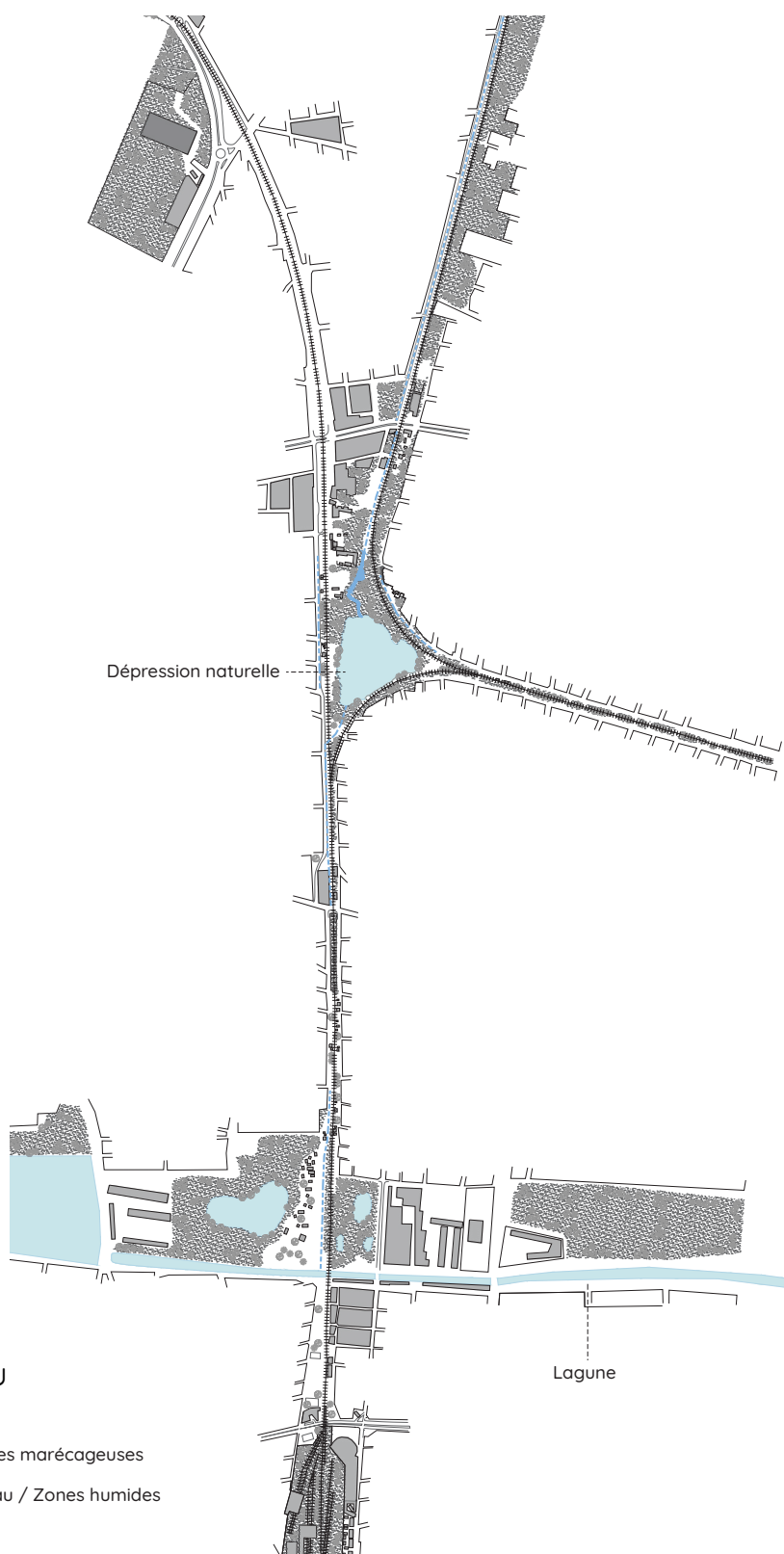


Fig. 47 : Le système de l'eau - Collecteurs et lagune



Les abords du rail aux abois

Mais l'eau ne tombe pas que du ciel. Bien que moins visible à certains endroits, elle est également un élément structurant du tronçon. Au croisement des lignes de chemin de fer, derrière les hautes herbes et les talus, se cache une dépression naturelle abritant une grande étendue d'eau. Elle est traversée par un collecteur venant des plateaux, qui longe l'université de Lomé et poursuit son chemin. Plus loin, celui-ci disparaît sous terre avant de réapparaître ensuite pour se jeter dans le bassin ouest de la lagune.

Situées en retrait de la rue et des voies ferrées, ces zones basses jouent un rôle important dans le drainage du territoire. Mais ce sont également des espaces marécageux, souvent laissés à l'abandon et propices à l'accumulation des déchets. Un professeur d'architecture à l'université de Lomé qui connaît bien ce tronçon le décrit ainsi : « Ce qui est intéressant, c'est que les espaces laissés de part et d'autre de la voie dégagent une zone de friche le long du chemin de fer qui permet à ce moment-là à la population, soit de transformer ces endroits en dépotoirs, soit de créer une activité commerciale tolérée » (Entretien, EMVOULOU Innocent Joachim, professeur d'architecture à l'université de Lomé, 2026).

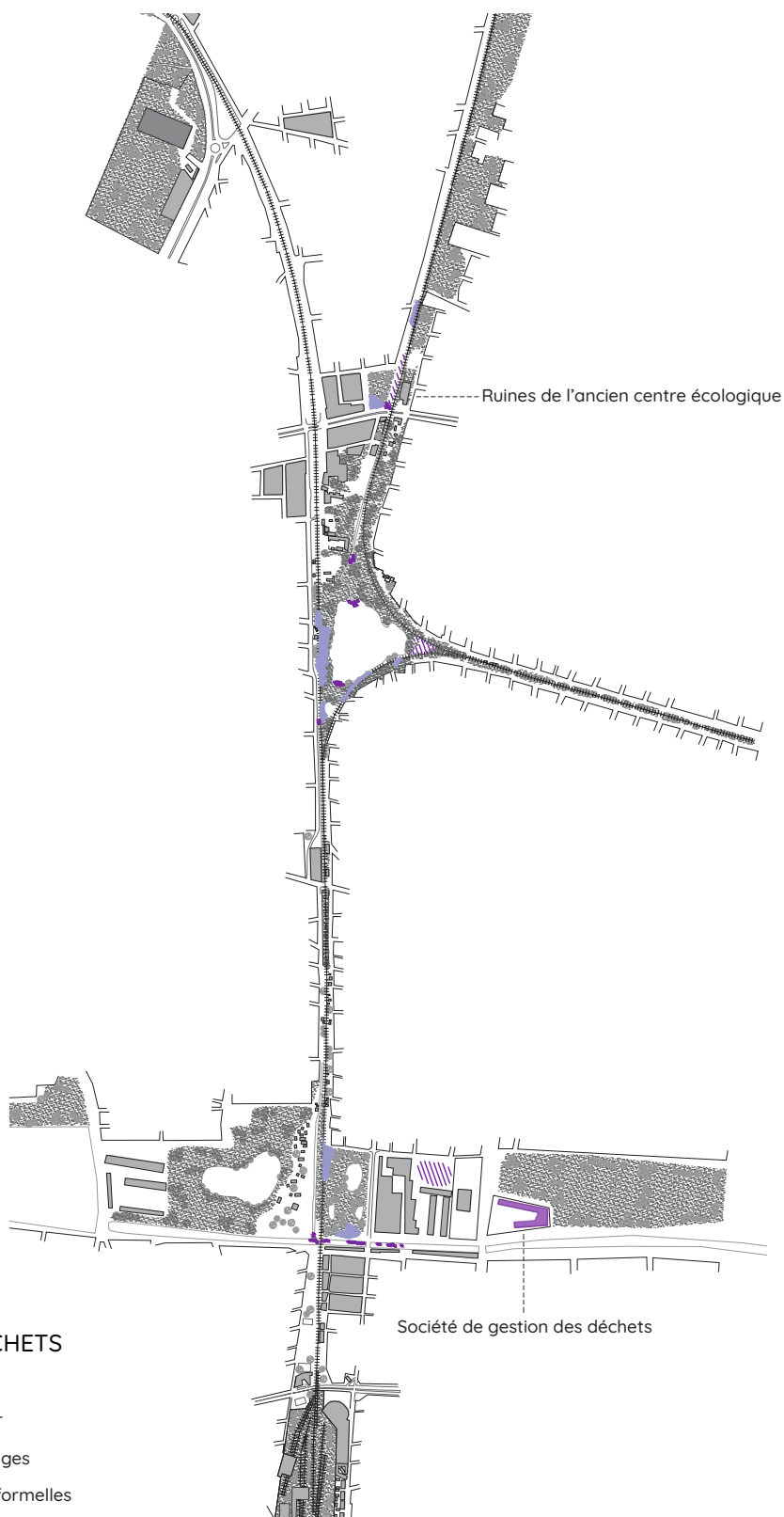


Fig. 48 : Le système des déchets - Dépôts et décharges



Le recyclage comme économie parallèle

Peu à peu, les déchets s'entassent dans ces espaces délaissés et donnent ainsi progressivement naissance à plusieurs décharges sauvages le long du tronçon. Mais ces lieux ne se réduisent pas seulement à l'image d'insalubrité qu'ils peuvent parfois renvoyer. Derrière ces dépotoirs se développe également une activité économique parallèle et discrète. Chaque jour, en effet, des récupérateurs parcourent ces lieux à la recherche de déchets susceptibles d'être réutilisés ou revendus.

A proximité des ruines de l'ancien centre écologique, un ancien dépôt sauvage s'est peu à peu transformé en espace de tri et de récupération. Depuis trois ans, un homme veille sur ce lieu : il supervise les activités et gère également les départs de feu. Dès le petit matin, le site est animé par un flux continu de déchets et de personnes. Des collecteurs y déposent deux fois par jour les déchets qu'ils ont ramassés dans le quartier. Ceux-ci sont ensuite triés par les récupérateurs qui repèrent les déchets plastiques et isolent les boîtes de conserve ainsi que les sachets d'eau. Ils les revendent ensuite aux filières de recyclage, tandis que le reste des déchets poursuit son trajet vers le centre d'enfouissement de la ville.

Malgré cette organisation bien rôdée, les conditions de travail restent difficiles. Les récupérateurs partagent avec les commerçants une même incertitude : celle de se retrouver, un jour, expulsés des voies. Comme le raconte Jean, qui veille sur ce lieu, cet état de fait touche fortement leur quotidien et les empêche d'améliorer leur situation : « Nous avons besoin de matériaux comme des pelles, des gants, des bottes ou des fourches pour faire les entretiens du lieu. Nous voulons bien arranger les lieux ici en mettant une petite baraque, mais, comme on nous menace de quitter, on a cette peur de faire quelque chose » (Entretien, récolteurs de déchets et gérant de la décharge, 2026).



Fig. 49 : À certains endroits, rail et nature se rejoignent

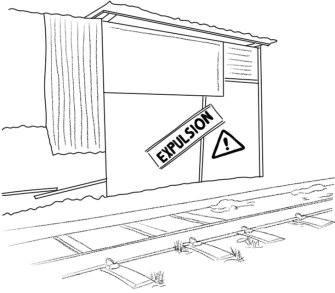


Fig. 50 : Au croisement des rails, se cache une dépression naturelle abritant une grande étendue d'eau



Fig. 51 : À proximité des ruines de l'ancien centre écologique, un dépôt sauvage s'est peu à peu transformé en espace de tri et de récupération

Tension entre rail et commerçants



peur d'investir dans un espace de vente ancré

Absence de sanitaires



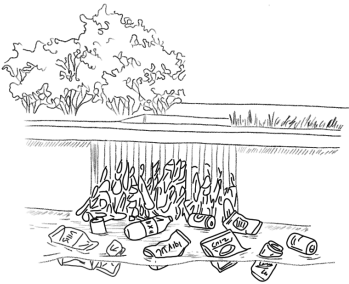
déjections humaines dans l'espace public

Insécurisation des marchandises



pertes financières dues aux vols

Accumulation des déchets



pollution des espaces naturels

Vulnérabilité des marchandises



dégradation et pourriture dues aux intempéries

Initiative locale et potentiel bâti



collecte et revalorisation des déchets

ruines de l'ancien centre écologique

Fig. 52 : Synthèse des enjeux et ressources identifiés dans l'analyse du tronçon

4.2.2 DE L'ANALYSE AU PROJET : ENJEUX ET RESSOURCES

L'analyse de ce tronçon a permis de mettre en évidence une série d'enjeux qui traversent l'ensemble des systèmes observés. Plus qu'une succession de problèmes distincts, ceux-ci sont en réalité étroitement liés.

Tout d'abord, les tensions avec Togorail engendrent une incertitude relative à l'occupation de l'espace qui touche et fragilise chacun des acteurs du tronçon. Commerçants, grossistes et récupérateurs hésitent alors à construire des structures plus pérennes, de peur de tout perdre. Cette situation limite toute amélioration de leurs conditions de travail et révèle, au quotidien, un manque d'infrastructures adaptées à leurs besoins. Ainsi, faute de sanitaires accessibles, les commerçants se soulagent comme ils peuvent. De plus, les équipements dont ils disposent ne leur permettent pas toujours de stocker et d'abriter leurs marchandises correctement. Celles-ci sont alors exposées au vent et à la pluie, mais également aux vols, ce qui entraîne inévitablement des pertes de revenus.

À cela s'ajoute l'accumulation des déchets dans l'espace public. Avec le temps, ils participent à la dégradation de ces lieux et obstruent les systèmes d'écoulement des eaux, accentuant encore un peu plus les risques d'inondation. Les commerçants, comme les habitants, en ressentent alors directement les conséquences.

Cependant, cette analyse ne s'est pas limitée à mettre en évidence des problèmes. Elle a également révélé des ressources : l'ingéniosité des commerçants, leur capacité à s'organiser mais aussi les initiatives locales qui en découlent (notamment celles liées à la valorisation des déchets). Le territoire lui-même offre aussi des potentiels encore peu exploités tels que les ruines du centre écologique, les points d'eau et les espaces délaissés mais aussi la diversité des paysages et des ambiances. C'est en s'appuyant sur ces ressources et sur les enjeux identifiés que le projet peut prendre forme.

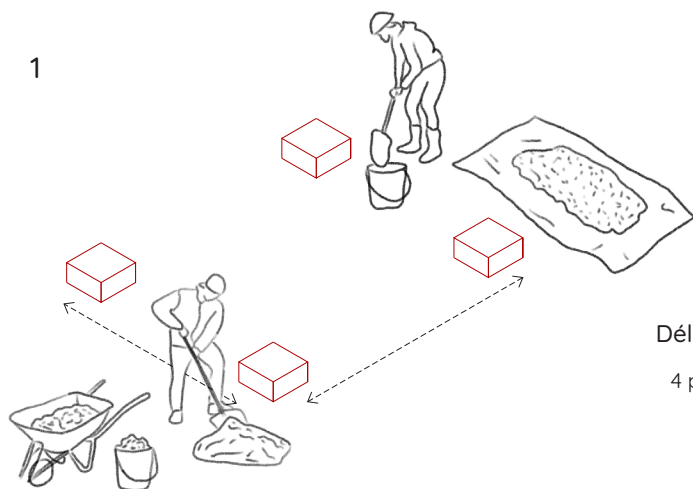
4.3 PROJET : HABITER LE RAIL

Au cours de ce travail, si l'analyse du territoire et l'observation des pratiques et usages existants ont permis de mettre en évidence de nombreuses ressources, elles ont aussi révélé plusieurs tensions. Parmi elles, une domine : l'incertitude liée à l'occupation de l'espace le long des voies ferrées. Cette situation fragilise l'ensemble des activités présentes sur le tronçon et limite, dès lors, leur développement. Par peur de tout perdre, commerçants, grossistes ou encore récupérateurs hésitent ainsi à construire ou à améliorer leurs installations, ce qui affecte profondément leurs conditions de travail. Une question se pose alors : comment leur permettre de s'installer plus durablement tout en composant avec les réalités du site ?

Tant que le rail restera associé à une menace d'expulsion, il sera difficile pour les commerçants d'investir davantage les lieux. Le projet propose donc de renverser cette situation ! Aujourd'hui, le chemin de fer fonctionne principalement à une échelle industrielle : il traverse le territoire sans entretenir de liens réels avec les usages qui l'entourent. Cette mise à distance contribue, en partie, à renforcer les tensions existantes.

Le projet invite à changer le regard porté sur le rail. Sans modifier sa fonction logistique principale, il propose de lui ajouter une dimension plus locale en l'inscrivant davantage dans la vie quotidienne de la ville. Ainsi, le chemin de fer s'ouvre à de nouveaux usages et accompagne les activités existantes. À partir de cette nouvelle relation au rail, une trame se met en place le long des voies. Elle accueille les différentes pratiques déjà présentes tout en y intégrant de nouveaux usages. Ensemble, le rail et la trame deviennent un support commun, capable d'accueillir les différents acteurs du site tout en intégrant les enjeux liés au stockage ainsi qu'à la gestion de l'eau et des déchets.

1

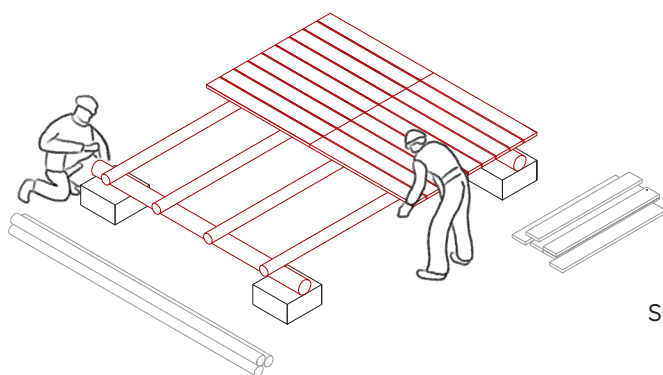


Délimiter l'espace : des plots

4 plots de fondation en béton

support de la trame

2



Se surélever du sol : un plancher

ossature et plancher en bois

protection contre l'humidité et la boue

Fig. 53 : Les quatre niveaux d'appropriation du module (1/2)

4.3.1 LA DÉMARCHE : AU COEUR DE L'EXISTANT, À L'ÉCOUTE DU VIVANT

Mais ce projet ne commence pas par un dessin, il naît d'abord d'une observation. Sur le terrain, les commerçants construisent déjà ! Avec des moyens simples, ils se surélèvent du sol à l'aide de dalles en béton, assemblent quelques poteaux entre eux, fixent des planches en bois ou tendent quelques bâches. Ces structures répondent avant tout aux besoins quotidiens des commerçants : délimiter leur place, surélever leurs marchandises mais aussi se protéger de la pluie et du soleil, ou encore stocker ce qui doit l'être.

C'est pourquoi le projet ne cherche ni à imposer une forme finie ni à définir des usages précis. Il propose plutôt un cadre sous la forme d'une trame que les commerçants peuvent s'approprier et transformer selon leurs besoins. Celle-ci sert simplement de support sans rien imposer. Les commerçants peuvent en effet en disposer librement et la faire évoluer au fil du temps.

L'unité de base de cette trame est le module. Celui-ci se décline en quatre niveaux d'appropriation, chacun correspondant à un degré d'ancrage différent.

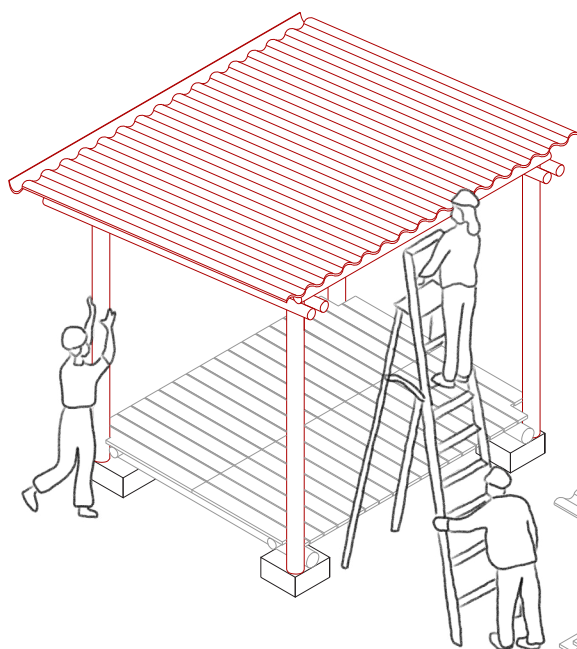
1. Délimiter l'espace : des plots

Quatre plots en béton marquent les limites d'un emplacement. Servant de simples repères, ils peuvent disparaître sous les marchandises, servir de support ou encore être utilisés comme assises. Ils permettent aussi une première appropriation de l'espace par les commerçants.

2. Se surélever du sol : un plancher

Quelques planches assemblées et posées sur les plots créent un plancher en bois. Celui-ci permet de surélever les marchandises pour les protéger de la boue et de l'humidité.

3

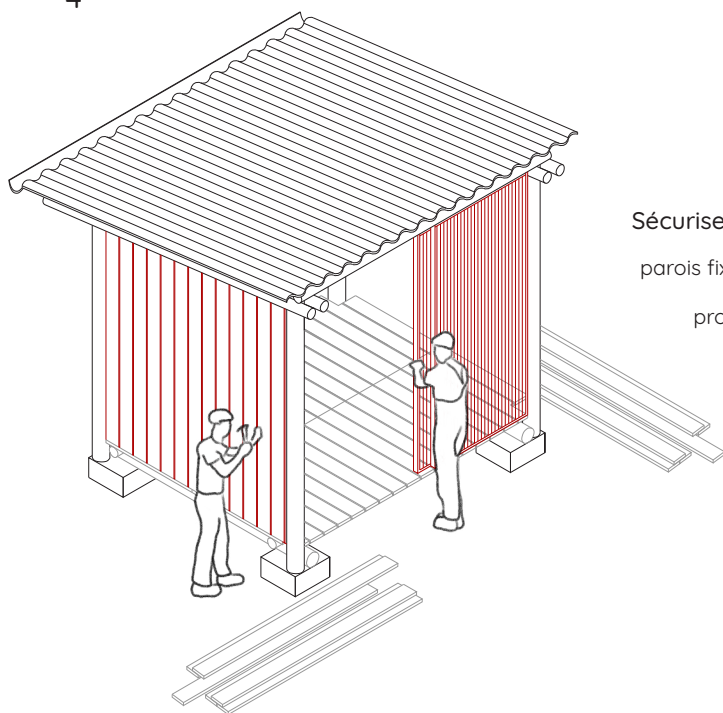


S'abriter : une structure

structure en bois et toiture en tôle ondulée

protection contre la pluie et le soleil

4



Sécuriser les marchandises : des parois

parois fixes ou mobiles en bois ou en métal

protection contre le vent et le vol

Fig. 54 : Les quatre niveaux d'appropriation du module (3/4)

3. S'abriter : une structure

Des poteaux en bois reliés par des poutres surmontées d'une toiture en tôle forment un abri. Cet espace couvert protège les marchandises de la pluie et du soleil et offre ainsi aux commerçants de meilleures conditions de travail.

4. Sécuriser les marchandises : des parois

Des draps, des morceaux de tôles, mais aussi des bâches ou encore des panneaux en bois ou en métal composent ensemble un volume cloisonné. Ces parois, fixes ou mobiles, peuvent également servir de séparations pour répartir les marchandises. Selon les besoins de chaque commerçant, leur espace peut ainsi être partiellement fermé ou entièrement sécurisé à l'aide de cadenas ou d'autres fermetures plus élaborées.

La construction de ces modules repose sur l'utilisation de matériaux simples tels que le bois, mais aussi le béton ou encore la tôle ondulée. Disponibles localement, ils sont déjà utilisés par les commerçants au quotidien. Les assemblages restent, eux aussi, simples : quelques pièces de bois clouées entre elles, une gouttière attachée à l'aide de bouts de corde et des tôles ondulées simplement vissées sur des pannes en bois. Rien n'est définitivement figé. Imparfaits et parfois improvisés, ces modules sont avant tout réparables et modifiables par ceux qui les utilisent.

Cette trame de modules s'étend ainsi le long du rail. Ses dimensions ne sont pas figées mais elles se situent entre 2m50 et 3m de côté (soit l'espace généralement occupé par un commerçant sur le tronçon). Cette fourchette permet de s'adapter à la diversité des commerçants et à leurs pratiques tout en restant appropriable. Les modules peuvent donc exister séparément mais aussi se combiner entre eux pour répondre à des besoins plus importants. Ainsi, un grossiste pourra en occuper plusieurs, tout comme deux commerçants pourront en partager un. Ils peuvent également accueillir d'autres usages : par exemples, un espace sanitaire, un point d'eau, un espace public ou encore un point de collecte des déchets...



Fig. 55a-55f : Les commerçants assemblent déjà astucieusement des matériaux locaux



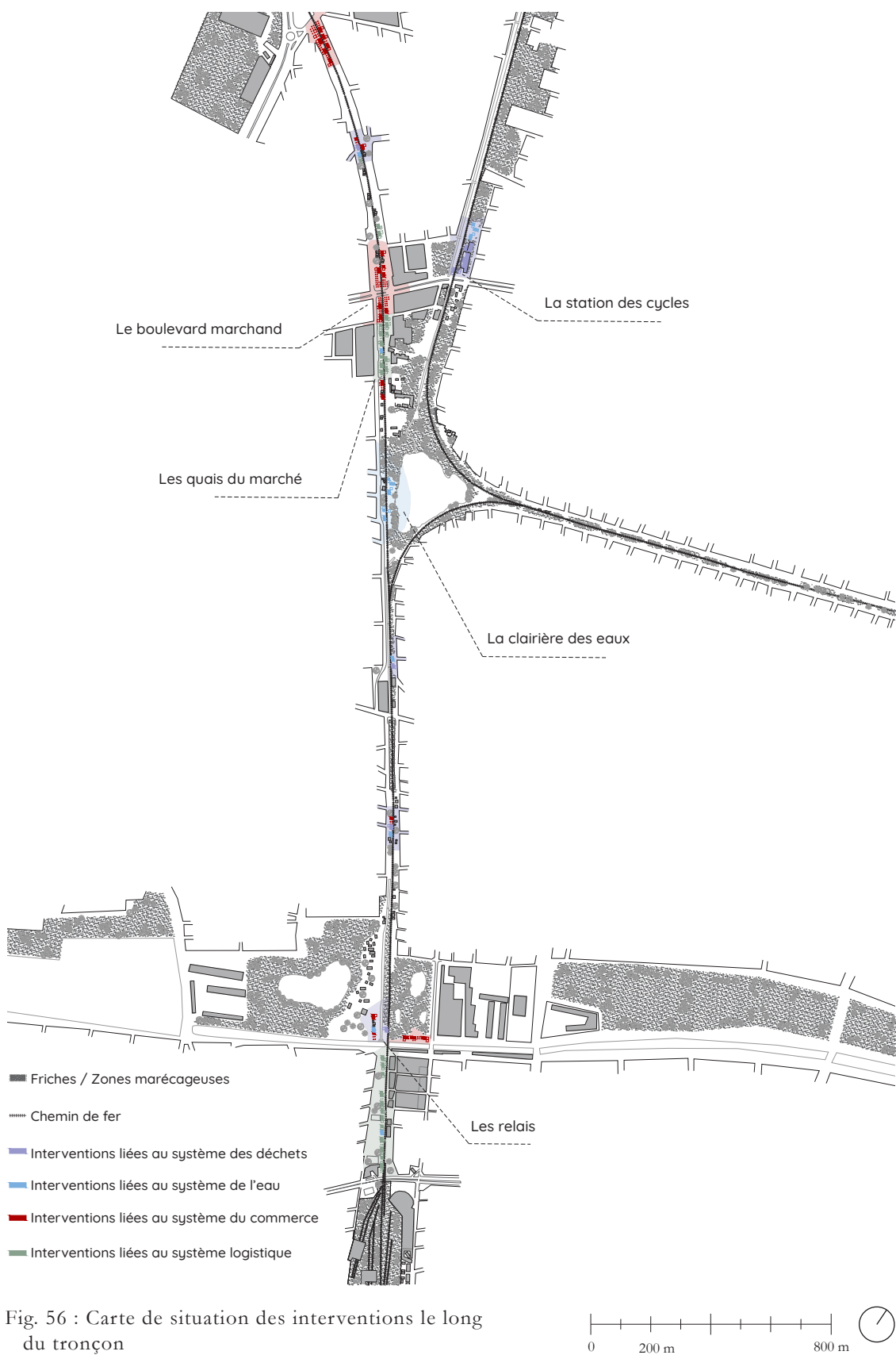


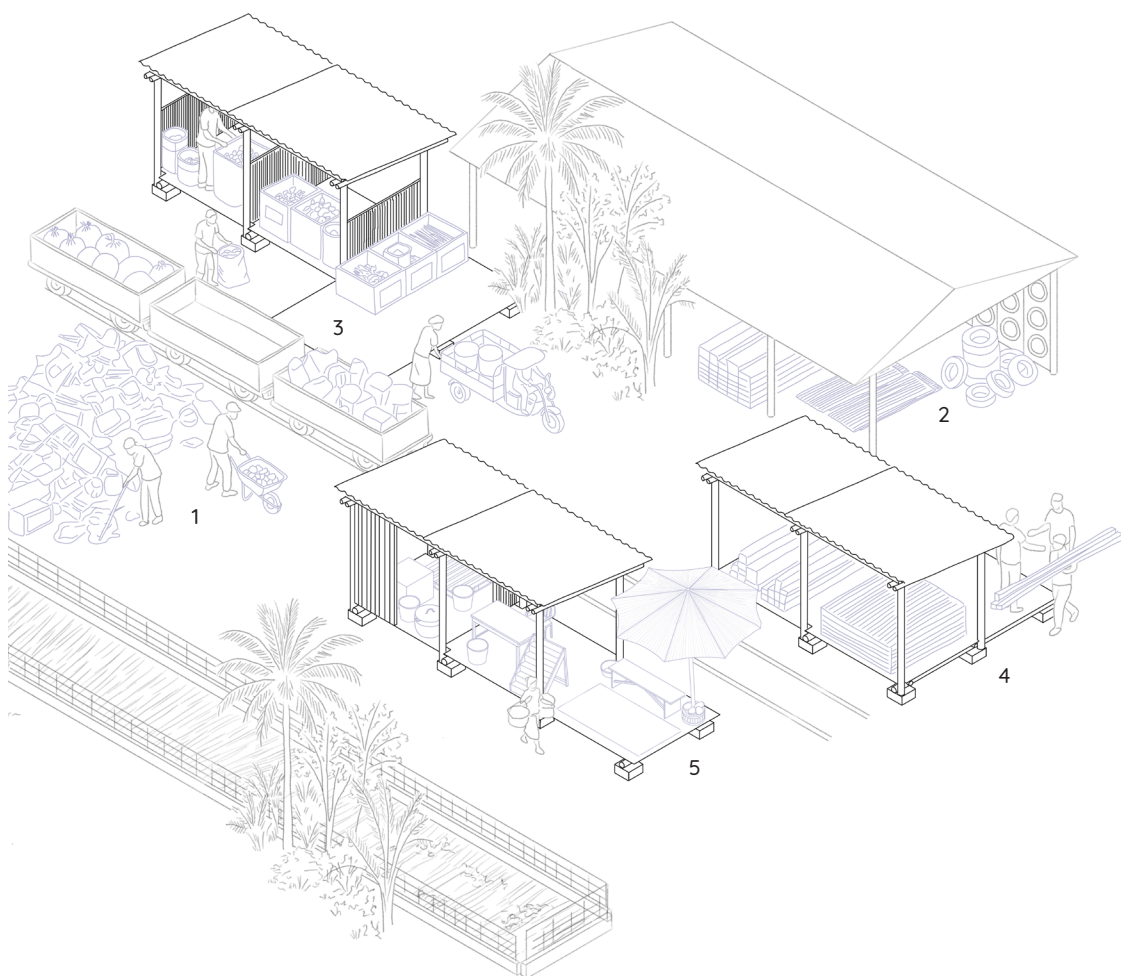
Fig. 56 : Carte de situation des interventions le long du tronçon

4.3.2 LA TRAME : CINQ INTERVENTIONS LE LONG DU RAIL

On l'aura compris, l'idée n'est pas de quadriller la ville avec une grille uniforme mais bien de proposer une trame qui s'adapte aux différentes situations rencontrées. Ainsi, elle s'installe simplement là où les besoins et les usages le demandent, en tenant compte de ce qui existe déjà et de la manière dont l'espace est habité au quotidien.

Le rail, lui, prend une nouvelle dimension. À sa fonction industrielle première s'ajoute un rôle logistique local. De petits wagons circulent sur les voies existantes pour approvisionner tant les commerçants que les grossistes mais aussi pour acheminer les déchets vers les points de revalorisation. Ainsi, le rail continue de relier le port au reste du territoire. On lui ajoute simplement un rôle de plus : être en lien avec la vie quotidienne dans les espaces qu'il traverse.

Cinq interventions mettant chacune en relation le rail et les modules de manière différente sont proposées à l'échelle de la ville. Elles peuvent ensuite être répliquées ailleurs, toujours en s'adaptant en fonction des activités et des enjeux propres à chaque lieu.



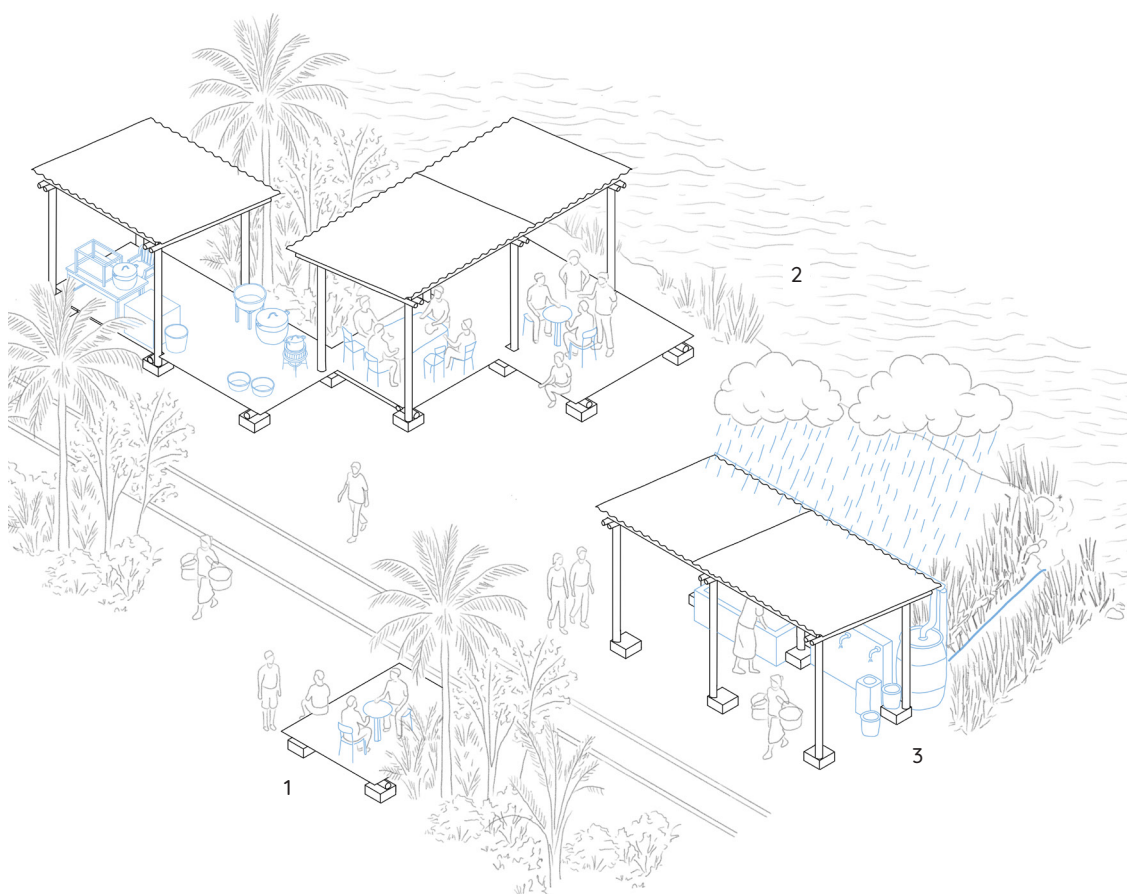
1. Décharge existante
2. Espace de tri et de stockage (centre écologique)
3. Point de dépôt des déchets pour les habitants du quartier
4. Ressourcerie de matériaux récupérés à réemployer
5. Marché des créations recyclées

Fig. 57 : La station des cycles - Centre de recyclage et de revalorisation du quartier

La station des cycles

Cette zone où les déchets arrivent et se croisent sert d'intermédiaire entre les quartiers d'une part et les filières de recyclage et la décharge d'autre part. Ici, l'intervention ne crée pas une nouvelle dynamique : elle accompagne simplement ce qui existe déjà. Les ruines de l'ancien centre écologique sont réinvesties pour accueillir et stocker les déchets triés. Quelques modules viennent compléter l'ensemble et permettent d'organiser les activités, d'abriter le matériel nécessaire ou encore d'offrir un espace de vente à ceux qui transforment les déchets en nouveaux objets. Enfin, une zone de dépôt permet aux habitants ainsi qu'aux commerçants d'y déposer directement leurs déchets. En échange, ils peuvent repartir soit avec une petite compensation soit avec des matériaux de construction récupérés qu'ils pourront alors réutiliser pour construire ou améliorer leurs propres modules. Ainsi se forme un lieu où la matière devient visible, dont le cycle peut être compris et auquel chacun est invité à participer.

Tout au long de la journée, les wagons arrivent chargés des déchets du quartier (1). Déchargés puis triés, les tas de plastiques, de métaux ou d'autres matériaux s'accumulent sous la structure de l'ancien centre écologique (2). Quelques habitants arrivent avec leurs sacs remplis de déchets : certains repartent avec quelques planches de bois, d'autres avec quelques francs en poche (3) (4). Un peu plus loin, un commerçant expose sur une table les dernières sculptures qu'il a confectionnées lui-même à partir de matériaux récupérés (5). À la fin de la journée, les wagons vides reviennent pour être à nouveau remplis de déchets triés, puis repartent.



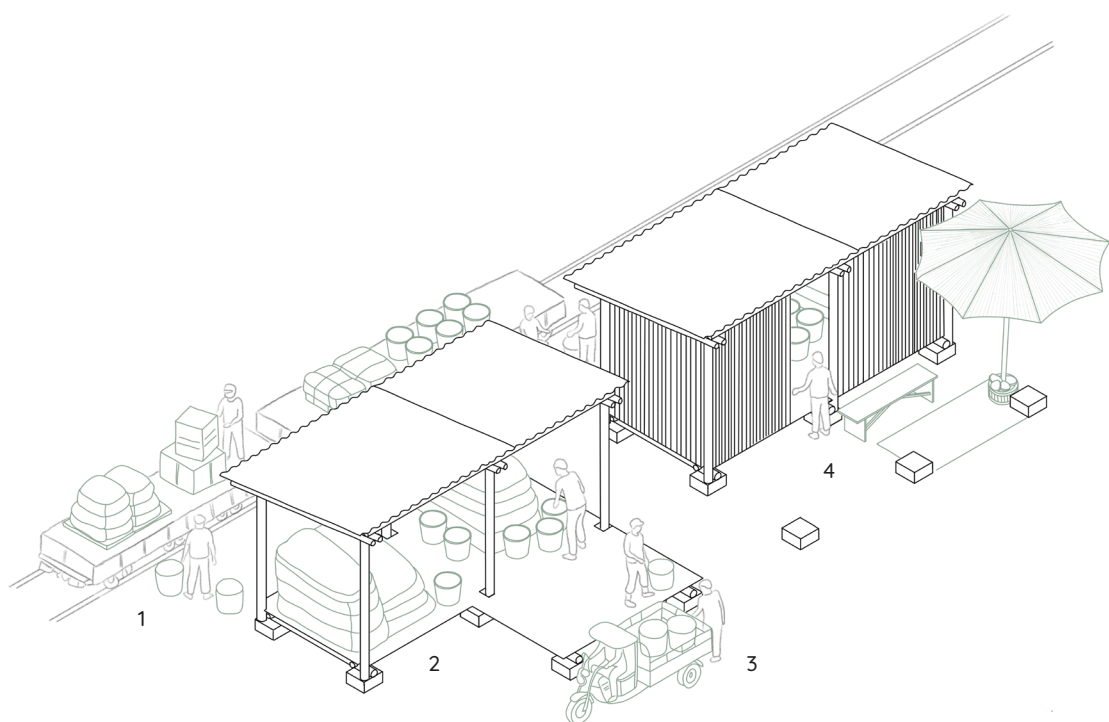
1. Espaces de détente appropriables
2. Étendue d'eau filtrée par les plantes
3. Réservoir d'eau de pluie et point d'eau à la disposition du public

Fig. 58 : La clairière des eaux - Abris légers servant d'espaces de rencontre et de repos

La clairière des eaux

Cachée derrière la végétation et les talus, cette grande étendue d'eau recueille déjà les eaux de pluie ainsi que les déchets provenant du collecteur. Ici, une intervention plus douce est imaginée : quelques plantes filtrantes permettent de traiter l'eau et de capter une partie des déchets. Peu à peu, cet espace naturel délaissé se transforme en un nouveau lieu public pour le quartier. Ainsi, là où s'accumulaient auparavant les déchets, quelques modules prennent place : dans ces abris légers, les habitants peuvent se rencontrer ou simplement profiter de la vue sur l'eau. Le cycle de l'eau est également pris en compte : l'eau de pluie est captée par la toiture et redirigée vers une citerne de stockage, donnant naissance à un point d'eau accessible aux habitants du quartier.

Au-delà des voies, un espace plus naturel apparaît au bord de l'eau. À l'ombre, quelques personnes jouent aux cartes tandis que d'autres se reposent en regardant le ciel (1). Derrière eux, l'eau apparaît entre les roseaux, doucement filtrée par la végétation (2). Tout est calme et paisible. Quand il pleut, l'eau glisse le long des toitures, rejoint les gouttières et remplit peu à peu les citernes (3). Des habitants viennent y puiser l'eau, puis repartent avec leurs bidons pleins.



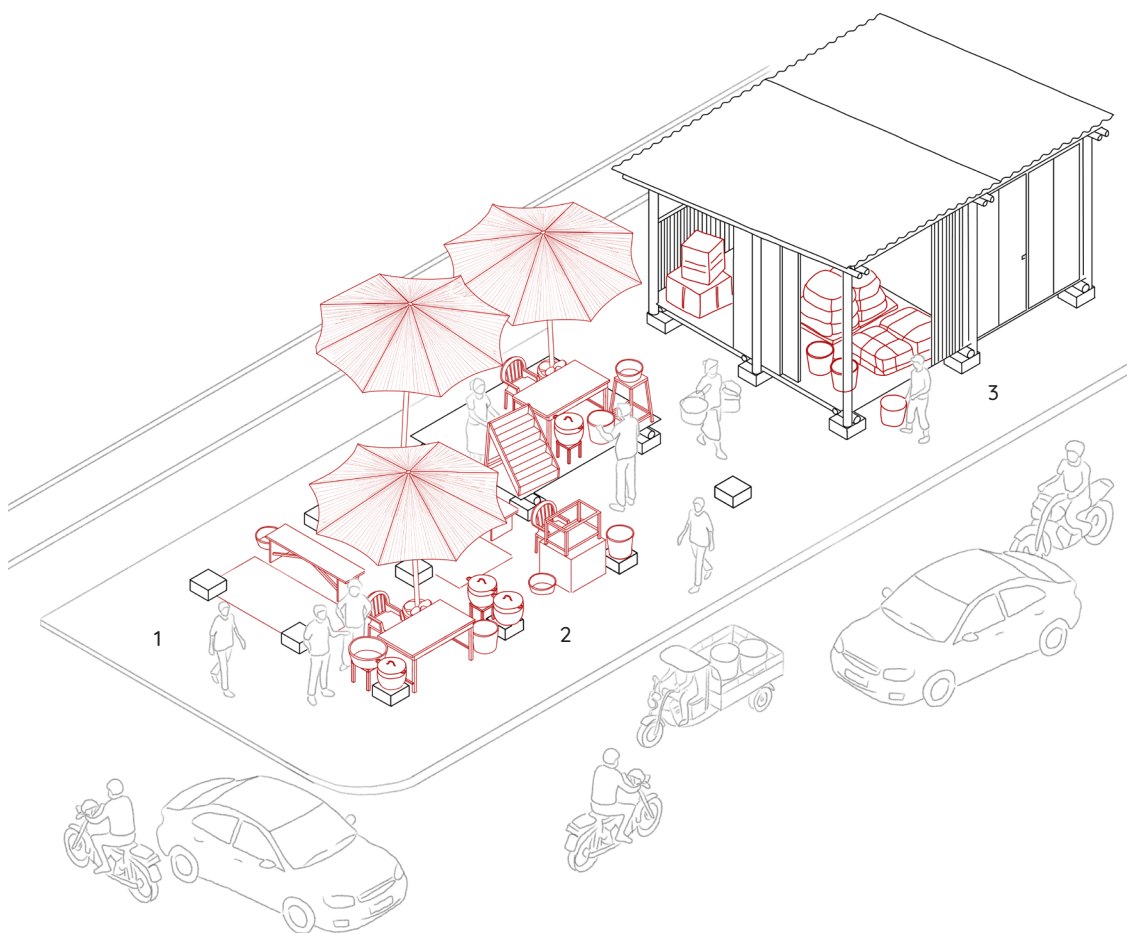
1. Zone de déchargement des marchandises
2. Abri ouvert pour le transit des marchandises
3. Espace pour la vente aux détaillants
4. Espace de stockage fermé et sécurisé

Fig. 59 : Les quais du marché - Espace de transit des marchandises

Les quais du marché

À proximité du marché de Gbossimé, le long des voies, les marchandises des grossistes s'entassent. Ici, les modules sont assemblés pour former de plus grands espaces que des parois fixes ou mobiles permettent d'ouvrir le jour tout en garantissant la sécurité la nuit. Ainsi, les modules peuvent rester ouverts et accueillir les détaillants qui viennent s'approvisionner, avant de se refermer le soir. Le rail prend aussi de l'importance en approvisionnant les grossistes au moyen de wagons chargés de marchandises.

Dès le petit matin, les marchandises arrivent de toutes parts. A l'arrière de son module, un grossiste décharge des sacs de charbon des wagons et les entasse à l'abri (1). L'activité augmente au fil de la journée et les espaces se remplissent de palettes de bois et de produits variés (2). Des commerçants passent et achètent quelques ignames pour les revendre ailleurs dans la ville (3). A la tombée de la nuit, les grossistes mettent leurs marchandises à l'abri jusqu'au lendemain en fermant leur module à clé et rentrent chez eux (4).



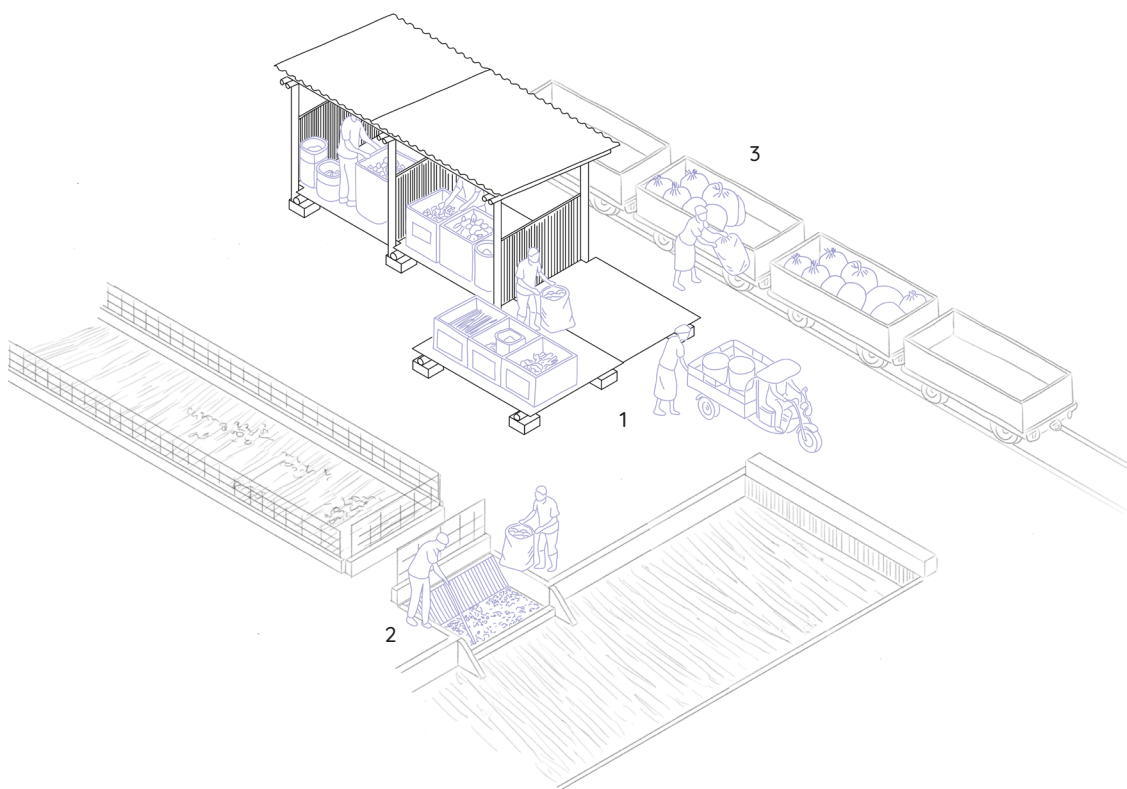
1. Étal à même le sol entre les plots
2. Étal surélevé sur un plancher
3. Espace fermé et sécurisé pour le stockage collectif

Fig. 60 : Le boulevard marchand - Intervention minimale pour le stockage collectif

Le boulevard marchand

Aux abords du boulevard de la Kara, les commerçants occupent chaque espace disponible. Ici, l'intervention est minimale : quelques espaces de stockage collectifs viennent simplement compléter la trame de plots. Fermés et sécurisés, ils permettent aux commerçants d'y laisser leurs marchandises pendant la nuit.

Le jour, les abords du boulevard s'animent. Les commerçants s'installent entre les plots, seuls ou à plusieurs (1). Peu à peu, les plots disparaissent sous les marchandises qui s'accumulent. Par endroits, quelques planchers émergent pour surélever les produits (2). Le soir venu, le mouvement s'inverse : les étals sont démontés et les marchandises sont rangées dans les espaces de stockage collectifs (3). Peu à peu, le boulevard se vide et retrouve son calme, laissant réapparaître les plots.



1. Point de dépôt des déchets pour les habitants du quartier
2. Grille de rétention des déchets
3. Plateforme de transfert des déchets

Fig. 61 : Les relais - Dispositif assurant la bonne gestion des déchets du quartier

Les relais

Répartis sur l'ensemble du tronçon, de petits points relais s'installent à côté du rail. Ils assurent la collecte intermédiaire des déchets à l'échelle du quartier et les redirigent ensuite vers la station des cycles. Des grilles ou d'autres systèmes de retenue sont également installés dans le collecteur et interceptent les déchets transportés par l'eau avant qu'ils n'atteignent la lagune. Ensemble, ces différents dispositifs assurent la bonne gestion des déchets à l'échelle du quartier.

Au fil de la journée, les habitants et les commerçants viennent déposer leurs déchets au point relais du quartier (1). À quelques mètres, là où le collecteur rejoint la lagune, deux personnes retirent les déchets que les grilles ont piégés (2). Ceux-ci s'accumulent alors progressivement dans les différents bacs de tri. Une fois ces derniers remplis, quelques wagons s'arrêtent pour tout embarquer avant de repartir vers la station des cycles (3).



Fig. 62a-62b : Le module - un usage, mille appropriations

4.3.3 LE MODULE : UN USAGE, MILLE APPROPRIATIONS

Les cinq interventions présentées précédemment ne fonctionnent pas comme des situations isolées. Dans la réalité, celles-ci se superposent et se combinent. Un module commerçant peut ainsi côtoyer un espace de stockage utilisé par un grossiste. Tout comme un point d'eau ou des sanitaires peuvent s'intégrer au sein d'un ensemble commerçant. De même, un point relais pour les déchets peut prendre place à proximité d'activités de vente ou de stockage. Il n'existe donc pas une seule manière d'occuper ou de composer la trame, mais bien une multitude de combinaisons possibles qui évoluent avec les besoins et les usages.

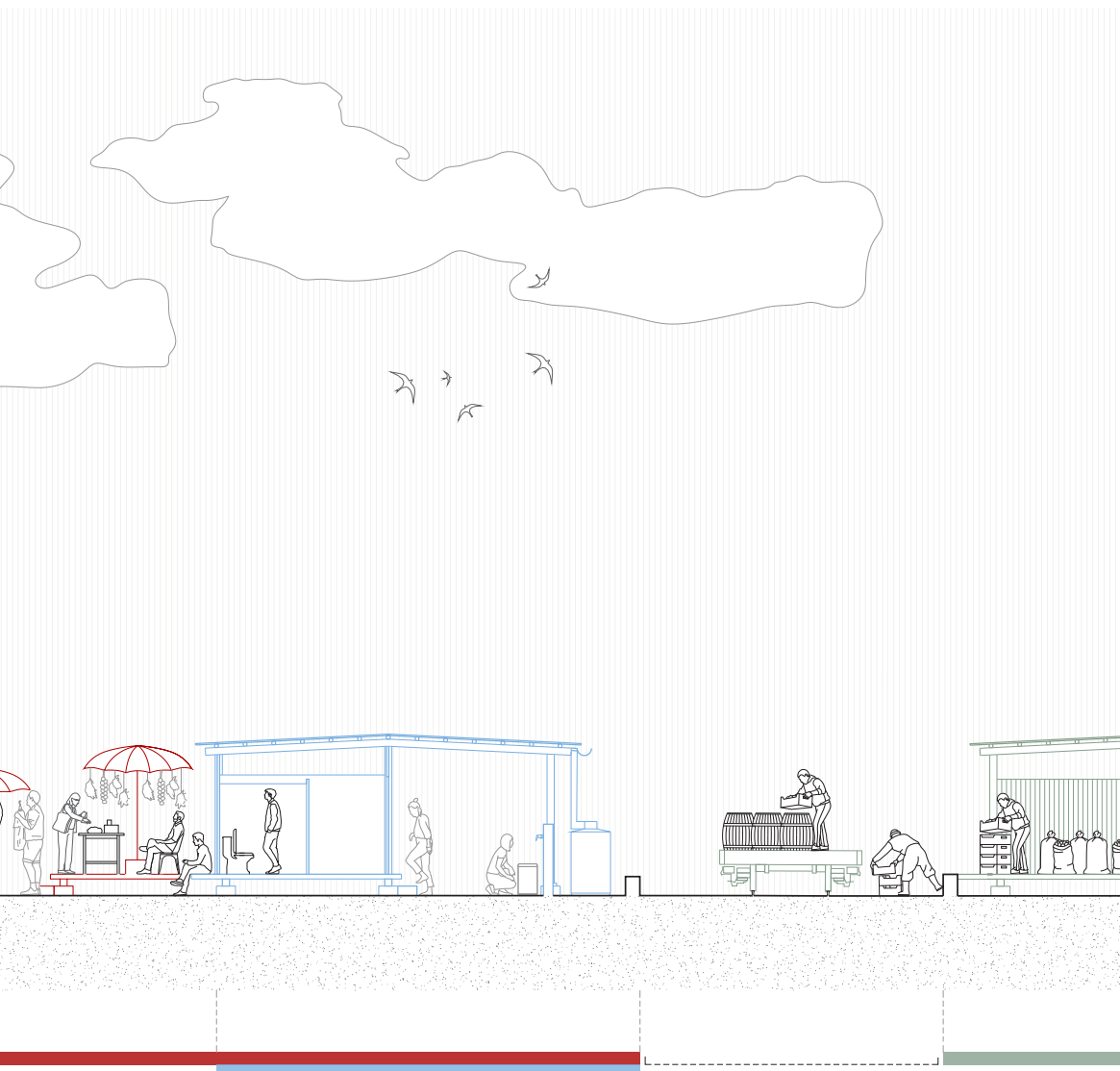
Les modules n'ont donc pas une forme unique : ils se déclinent de différentes manières selon leur fonction et leur contexte. En effet, ils dépendent non seulement des activités qu'ils accueillent, mais également des relations qu'ils entretiennent avec les éléments qui les entourent. Ainsi, par exemples, les modules peuvent s'ouvrir d'un seul côté ou de 2 cotés à la fois.

Un espace de vente s'ouvre par nature du côté rue vers ses clients potentiels, participant ainsi à l'animation de l'espace public. Un point d'eau fait de même : si la toiture est inclinée vers le rail pour récolter la pluie, c'est pour alimenter des robinets qui s'ouvrent vers la rue pour être accessibles aux clients (et aux commerçants).

Quant aux espaces de stockage des grossistes, ils s'ouvrent d'un côté vers le rail afin de faciliter le chargement et le déchargement des marchandises et de l'autre côté vers la rue pour vendre. Le point relais fait de même mais dans le sens inverse, d'un côté vers la rue pour collecter les déchets apportés par les habitants et les marchands et, de l'autre côté, vers le rail pour charger les collectes dans des wagons afin de les acheminer vers la station des cycles. Autant de situations qui peuvent coexister et se combiner le long du rail...



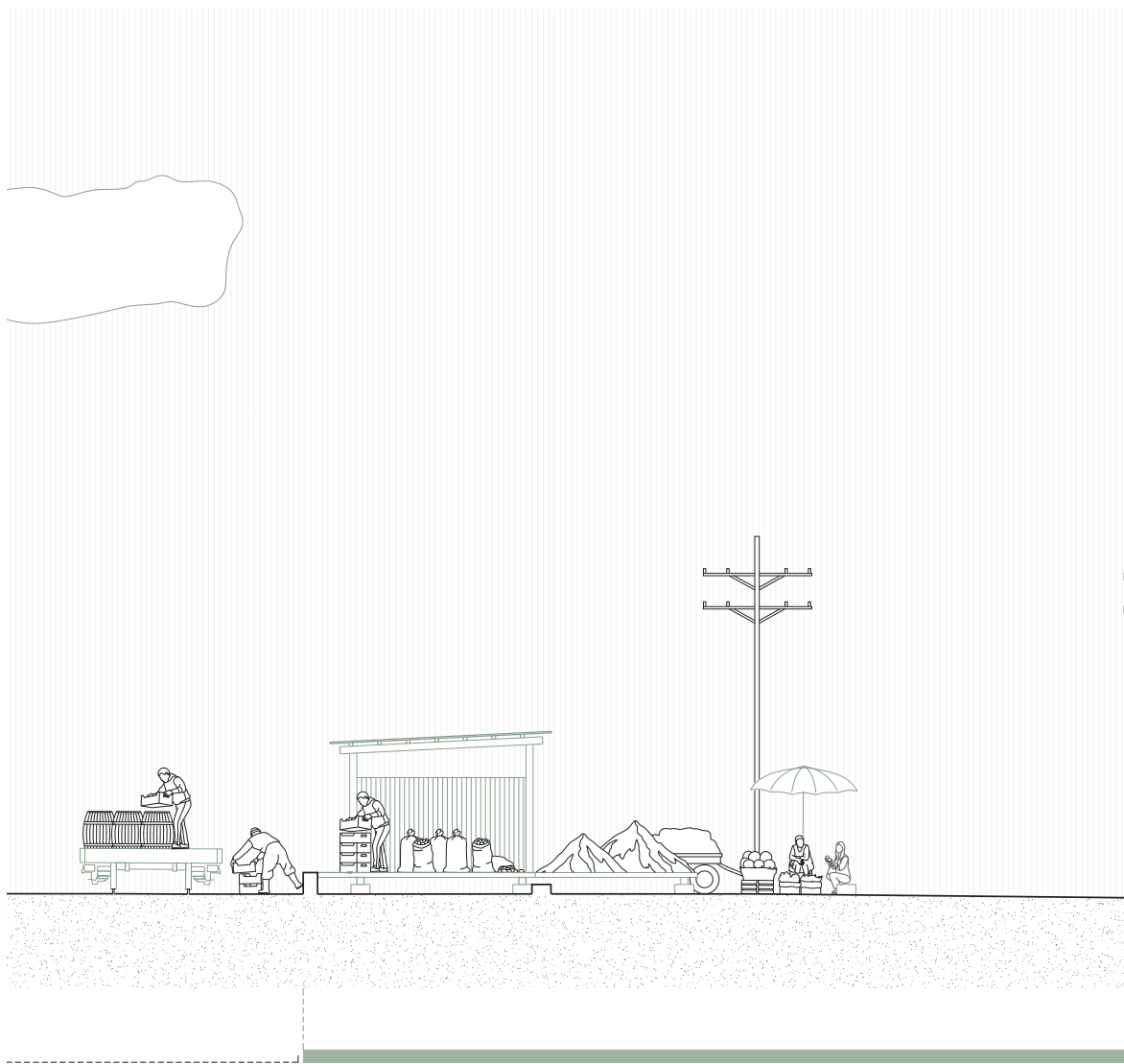
Fig. 63 : Proposition d'intégration de plusieurs modules à l'existant -
Entre visibilité et logistique



La zone commerciale
et des passants

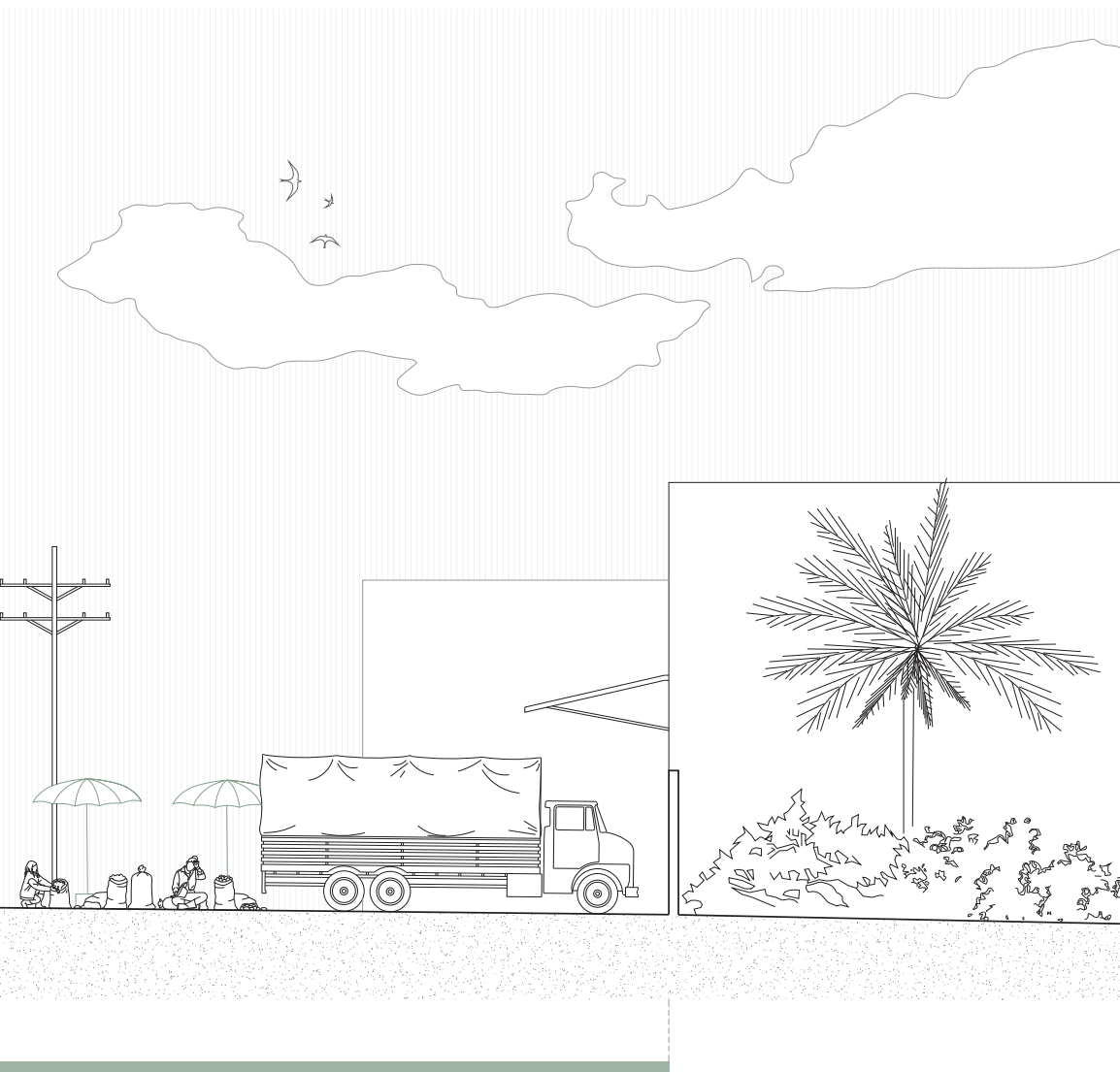
L'espace sanitaire et le point d'eau
au plus proche des usagers

La voie logistique



La voie logistique

Les grossistes en marge de
au service de l'approvisionnement



la rue
ent

0 2,5 m 10 m



Fig. 64 : Proposition d'intégration de plusieurs modules à l'existant -
Du flux au paysage



Les étals en bord de rue
happer les passants pour les inciter à l'achat

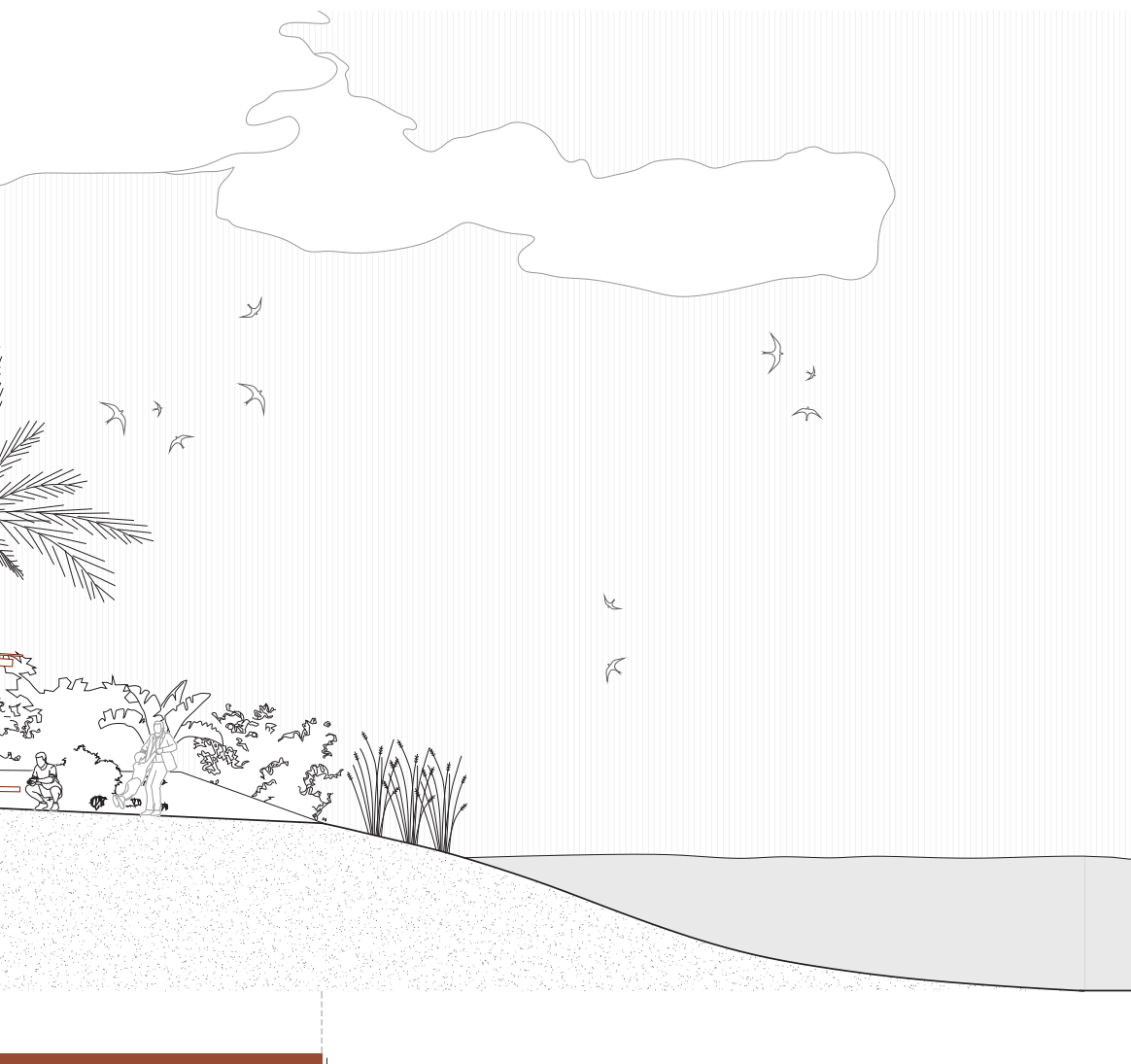
Le rail habité



Le rail habité

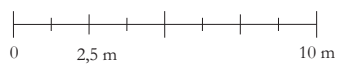
Le commerce de rue
à la rencontre des passants

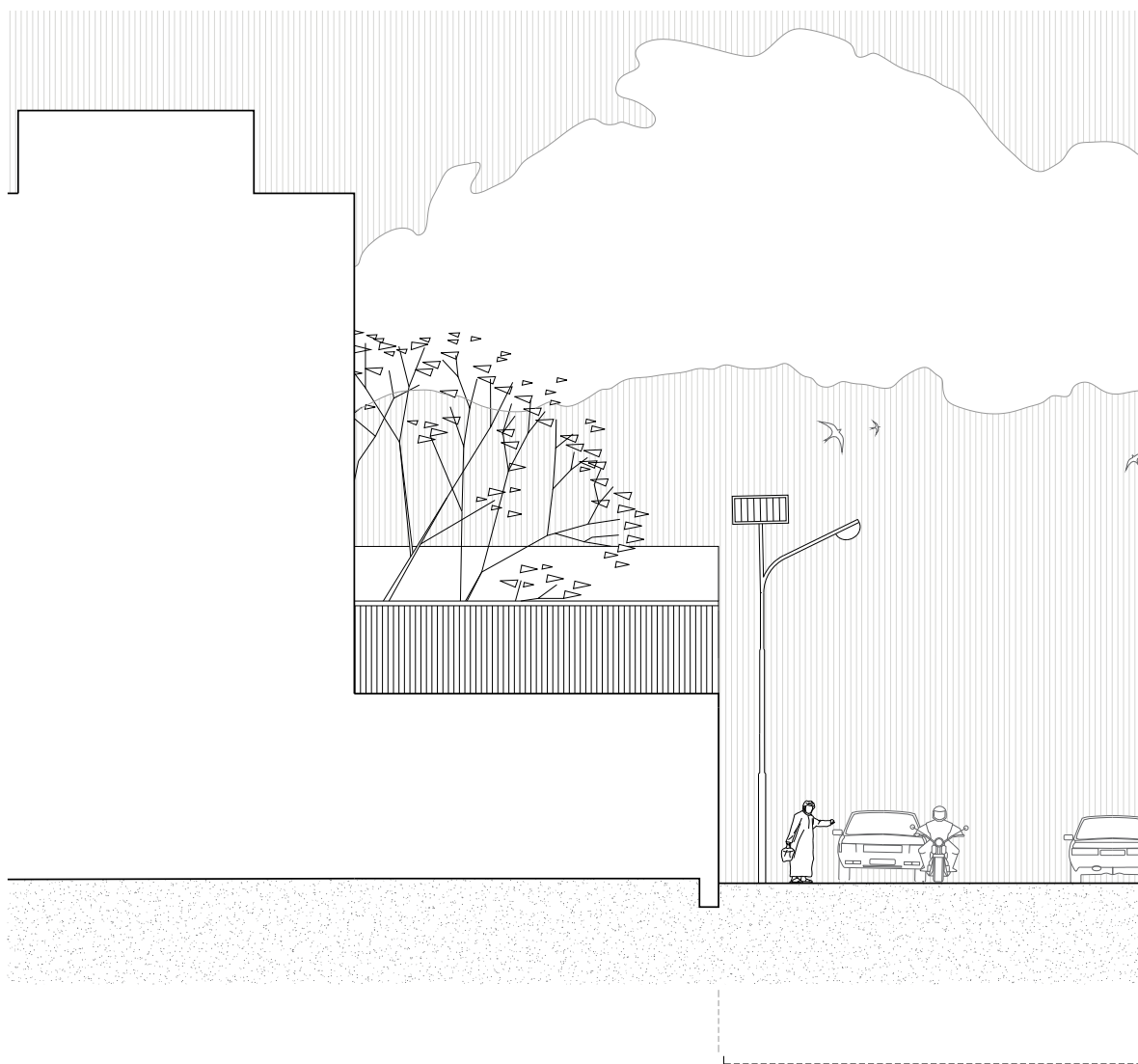
L'espace de rencontre du quai
au contact de la nature



partier

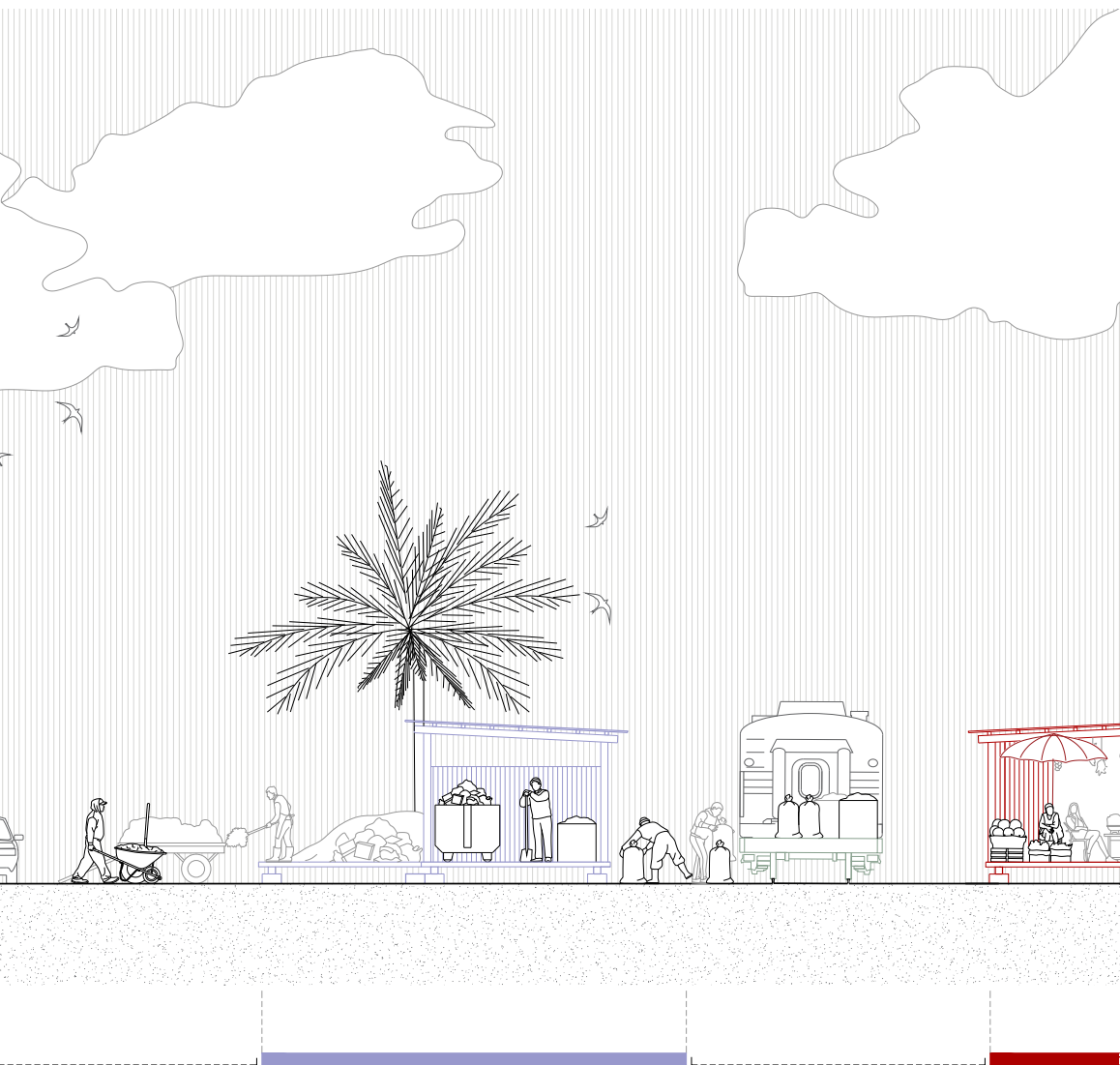
Le plan d'eau naturel





L'axe de passage rou

Fig. 65 : Proposition d'intégration de plusieurs modules à l'existant -
Entre collecte et échange



quartier

Le point de collecte des déchets
espace de transit entre la rue et le rail

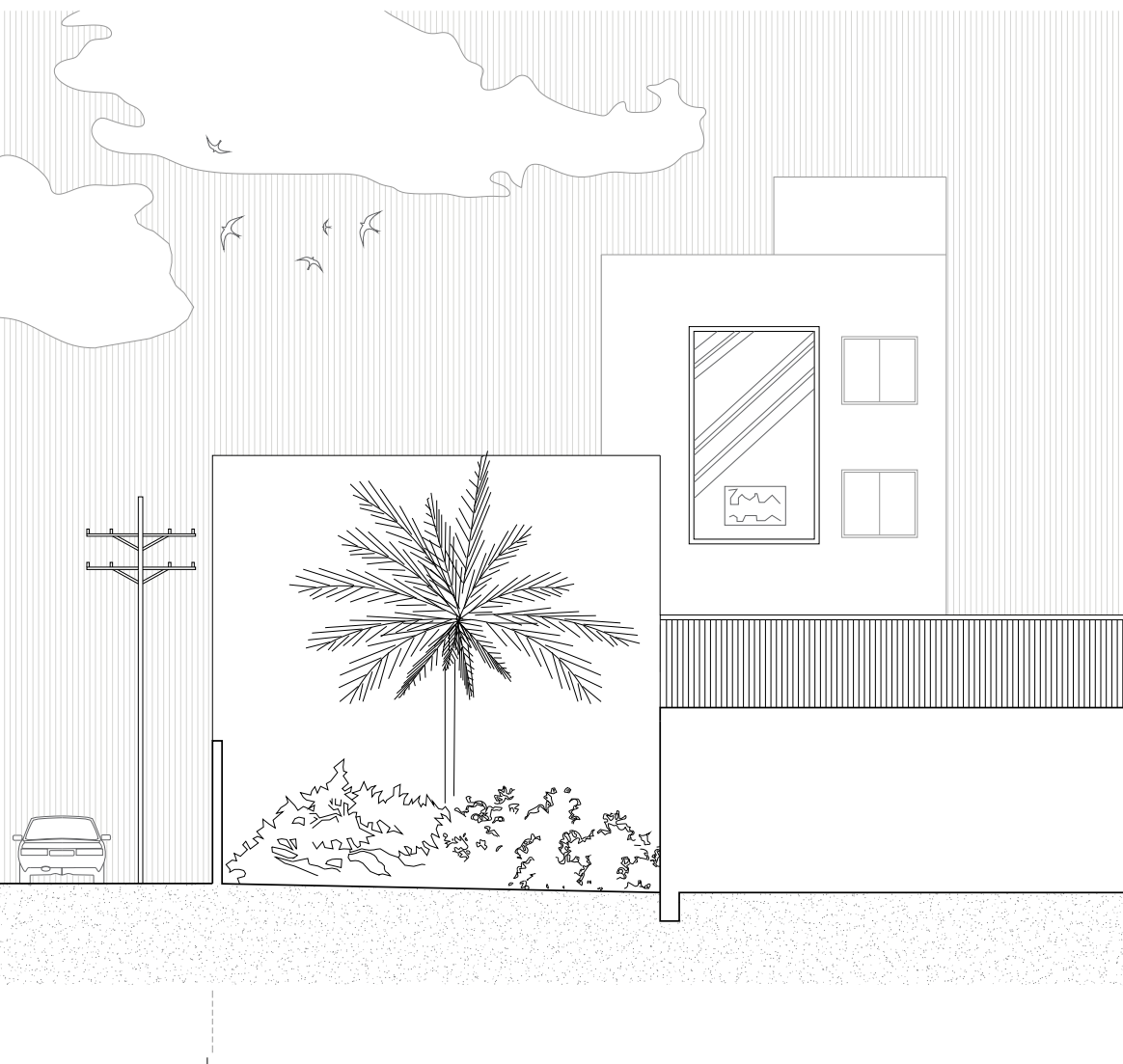
La voie logistique



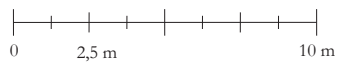
La voie logistique

La bande marchande
capter le regard des passants

L'axe de pass



sage routier



5. CONCLUSION



Fig. 66 : Les usages, en s'appropriant les structures, façonnent et révèlent leurs fonctions

Ce projet repose sur une contradiction incontournable : comment coucher sur le papier un projet dont l'objectif est de rester suffisamment ouvert et flexible pour prendre réellement vie dans la manière dont les gens pourront se l'approprier. Comment concilier l'idéal de maîtrise graphique que doit poursuivre tout architecte et la nécessité de proposer un projet sans l'imposer ? On a souvent tendance à vouloir tout maîtriser. Pourtant, quelque part, dessiner, c'est toujours un peu figer : par définition, le trait trace, la coupe coupe et le plan planifie. Il faudrait pouvoir dessiner le tout en tons de gris afin d'en adoucir le trait...

Au début, face à cette tension, la tentation a été grande de rester en retrait en multipliant les petites interventions comme si le fait de ne pas trop dessiner, de formuler le moins possible pouvait laisser plus de place aux usages. Mais, finalement, rester dans le vague est de toute évidence une sorte de fuite. Il fallait assumer et faire face aux enjeux en veillant à proposer des visions qui soient présentées comme des incitations et non des prescriptions imposées.

Les collages tout particulièrement ont permis d'exprimer cette ambivalence. Les ajouts proposés s'y posent en effet sur la réalité photographiée sans s'imposer. Le projet ne se limite pas à ce qu'on voit sur les dessins : il ne prend sa véritable dimension que dans ce que les commerçants en feront.

Ce projet n'a pas pour prétention de tout résoudre : il ne met en effet pas définitivement fin aux expulsions ni ne garantit la bonne gestion des déchets et la qualité des plans d'eau. Mais il tente de créer de meilleures conditions pour que les commerçants informels osent investir un peu, que les déchets trouvent un circuit, que l'eau soit moins une menace et plus une ressource et que le rail commence à appartenir un peu à ceux qui vivent à ses côtés...

6. BIBLIOGRAPHIE

SOURCES BIBLIOGRAPHIQUES

AGBAMARO, M., DANDONOUGBO, I. (2023) « *Infrastructures routières et ferroviaires pendant la période coloniale au Togo (1884-1960) : Analyse cartographique.*» Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes, Bouaké <https://riges-uao.net/papers/volume-15/issue-1/infrastructures-routieres-et-ferroviaires-pendant-la-periodecoloniale-au-togo-1884-1960-analyse-cartographique/>

ARCHIVES NATIONALES DU TOGO (1996) « *Lomé, un siècle d'images n°2 : Lomé fille du commerce.*» https://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/divers21-03/010006584.pdf

CARRIZOSA, M. (2022) « *L'informalité urbaine et la construction des villes africaines.*» Bureau de la Friedrich-Ebert-Stiftung, Kenya <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/senegal/20107.pdf>

DAVIDSON, F. BONGWA, A. AMANKWAH, A. et WILSON, R. (2024) « *Les marchés publics au Ghana : Le cas de Kumasi.*» https://www.citiesalliance.org/sites/defaultfiles/202411/lavil_casestudy_kumasi_ghana_online_fr_low_res.pdf

DEPARTEMENT DES TRANSPORTS, DU DEVELOPPEMENT URBAIN ET DES TIC (2014) « *Le secteur des transports au Togo.*» Banque Africaine de développement https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/AfDB_-_Togo_-_Note_sur_le_secteur_du_transport.pdf

DOBSON, R. SKINNER, C. et NICHOLSON, J. (2009) « *Working in Warwick Junction Including street traders in urban plans.*» eThekweni Municipality , Durban <https://aet.org.za/wp-content/uploads/2019/10/Working-in-Warwick-Including-Street-Traders-in-Urban-Plans-By-Richard-Dobson-Caroline-Skinner.pdf>

DOBSON, R. et LEES, J. (2021). « *Inclusive public space planning & design : Lessons from Asiye eTafuleni, Durban, South Africa.* ». WIEGO Working Paper, Manchester <https://www.wiego.org/publications/inclusive-public-space-planning-design-lessons-asiye-etafuleni-durban-south-africa>

- HART, K. (1973) « *Informal Income Opportunities and Urban Employment in Ghana.*» The Journal of Modern African Studies, vol. 11, n°1, p. 61-89
- INSEED (2017) « *Enquête Régionale Intégrée sur l'Emploi et le Secteur Informel (ERI-ESI).*» Togo, Lomé <https://www.afristat.org/wp-content/uploads/2023/03/ERI-ESI-Togo-Rapport-Final.pdf>
- MARGUERAT, Y. (1985) « *Brève synthèse cartographique sur la croissance spatiale de Lomé.*» ORSTOM, Lomé <https://www.crevilles.org/items/show/21622>
- MARGUERAT, Y. (1992) « *Lomé : une brève histoire de la capitale du Togo.*» Éditions HAHO et KARTHALA, Lomé et Paris https://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/divers18-05/39091.pdf
- MARGUERAT, Y. , TICHTECHOU, P. (1993) « *Si Lomé m'était contée...*» Presses de l'université du Bénin, Lomé https://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/pleins_textes_7/divers2/39341.pdf
- MARGUERAT, Y. (1994) « *La naissance d'une capitale africaine : Lomé.*» ORSTOM, Lomé https://www.persee.fr/doc/outr_0300-9513_1994_num_81_302_3177
- MOOSHAMMER, H. et MORTENBOCK, P. (2015) « *Informal market worlds : atlas.*» Nai010 publishers, Rotterdam
- MOOSHAMMER, H. et MORTENBOCK, P. (2015) « *Informal market worlds : reader.*» Nai010 publishers, Rotterdam
- MOOSHAMMER, H. et MORTENBOCK, P. (2023) « *Informal marketplaces : Experiments with urban reconfiguration.*» Nai010 publishers, Rotterdam
- OKOYE, V. (2020). « Street vendor exclusion in « Modern » market planning : a case study from Kumasi, Ghana.». WIEGO Working Paper, Manchester <https://www.wiego.org/sites/default/files/publications/file/Okoye-Street-Vendor-Exclusion-Kumasi-Ghana-WIEGO-Resource%20Document-15.pdf>
- STECK, J. (2007) « *La rue africaine, territoire de l'informel ?* » Flux, vol. 4, n°66-67, p. 73-86 <https://shs.cairn.info/revue-flux1-2006-4-page-73?lang=fr>

WEBOGRAPHIE

AFD (2021) « *Lomé recycle ses déchets, c'est propre !* » [vidéo mise en ligne sur youtube le 06 septembre 2021], consulté le 12 février 2026 Source : https://www.youtube.com/watch?v=TVH_BZBsJ7s&list=PLiXKyTD679xbDWOsBCPER5NdI-0OwE1ke&index=8

FRANCE 24 (2023) « *Tri des déchets au Togo : la ville de Lomé produit 350 000 tonnes de déchets par an.* » [vidéo mise en ligne sur youtube le 11 août 2023], consulté le 12 février 2026 Source : <https://www.youtube.com/watch?v=uGjN-AUzBXs&list=PLiXKyTD679xbDWOsBCPER5NdI-0OwE1ke&index=7>

RÉFÉRENCES GRAPHIQUES

BOW-WOW. (2001) « Made in Tokyo » INAX Publishing, Tokyo

BOW-WOW. (2002) « Pet Architecture » Rizzoli, New-York

RANZATO, M. ,MORRETO, L. et KHAN, A. (2018) « The case of Amdework – Metabolisme of an Emerging Town in Ethiopia » Jovis Verlag, Berlin

ENTRETIENS DE TERRAIN

- Entretien avec un vendeur de jeans d'occasion, Lomé, février 2026
- Entretien avec une grossiste d'igname, Lomé, février 2026
- Entretien avec une vendeuse de dégué, Lomé, février 2026
- Entretien avec une vendeuse de fruits - Marché de Gbosimé, Lomé, février 2026
- Entretien avec une vendeuse de fruits - Ligne Lomé - Kpalimé, Lomé, février 2026
- Entretien avec une vendeuse de charbon de bois, Lomé, février 2026
- Entretien avec un professeur de l'université d'architecture de Lomé, Lomé, février 2026
- Entretien avec des récolteurs de déchets et le gérant de la décharge, Lomé, février 2026

ICONOGRAPHIE

Introduction

Fig. 1a - 1d : Les visages du commerce informel (AUTEUR, 2025)

Fig. 2 : Plan de situation - Lomé, porte du commerce régional (AUTEUR, 2025)

Fig. 3 : Le rail face au commerce informel - une cohabitation en tension (AUTEUR, 2026)

Fig. 4a - 4d : Scènes du commerce quotidien (AUTEUR, 2025)

Méthodologie

Fig. 5 : Vue aérienne des parasols à l'assaut du boulevard de la Kara (Google earth)

Fig. 6a-6b : Photos et interviews - une immersion respectueuse la moins intrusive possible (AUTEUR 2026)

Fig. 7 : Schéma de synthèse - une méthodologie itérative (AUTEUR, 2026)

Partie I

Fig. 8a - 8c : Naissance de Lomé - l'emprise de la Gold Coast (AUTEUR, 2026)

Fig. 9 : Le rail colonial - corridor d'extraction (AUTEUR, 2026)

Fig. 10a-10d : L'héritage industriel - les traces du rail dans le paysage de Lomé

Fig. 10a : Le Warf de Lomé à la période coloniale (Koloniales Bildarchiv - Goethe Universitat)

Fig. 10b : Les vestiges du Wharf aujourd'hui (Auteur, 2026)

Fig. 10c : L'enceinte de la gare à la période coloniale (Koloniales Bildarchiv - Goethe Universitat)

Fig. 10d : L'enceinte de la gare aujourd'hui (AUTEUR, 2026)

Fig. 11 : Le rail de l'indépendance - du port à l'usine (AUTEUR, 2026)

Fig. 12 : Parallèles entre la croissance de la ville et celle de son rail et de son port (MARGUERAT, 1985)

Fig. 13 : Un réseau fragmenté - quand décharge et nature se disputent le rail (AUTEUR, 2026)

Fig. 14a-14f : Le rail dans tous ses états - usages et ambiances (AUTEUR, 2026)

Fig. 15 : Marché de Hong Kong - Extraits du travail de Mooshammer et Mörtenböck (Benny Tin Chun Kit, 2023)

Fig. 16 : Catalogue des typologies commerçantes - diversité des supports d'étalage (AUTEUR, 2025)

Fig. 17 : Carte de Lomé - Les commerçants à la recherche des flux (AUTEUR, 2026)

Fig. 18 : Catalogue typologique - Exemples d'implantations marchandes à Lomé (AUTEUR, 2025)

Fig. 19 : Mobilier des étals - L'art du bricolage et du recyclage (AUTEUR, 2025)

Fig. 20 : De l'aube au crépuscule - Le boulevard du 13 Janvier en effervescence aux heures de pointe (AUTEUR, 2025)

Fig. 21 : De l'aube au crépuscule - Le Grand Marché, un espace saturé qui croule en journée sous la foule et les marchandises (AUTEUR, 2025)

Fig. 22 : Marché Central de Kumasi au Ghana (OKOYE, 2020)

Fig. 23 : Warwick Junction de Durban en Afrique du Sud (DOBSON, 2009)

Fig. 24 : Warwick Junction - Croquis montrant la recherche du stockage le plus adapté (DOBSON, 2009)

Partie II

Fig. 25 : Le marché de Hanoukopé - lieu d'échanges et de redistribution (AUTEUR, 2026)

Fig. 26 : Grossiste gérant un stock immense au centre duquel il paraît minuscule (AUTEUR, 2026)

Fig. 27 : Transporteur assurant l'acheminement des marchandises vers les détaillants (AUTEUR, 2026)

Fig. 28 : Espace de tri et de récupération informel (AUTEUR, 2026)

Fig. 29 : Des récupérateurs de déchets au travail (AUTEUR, 2026)

Fig. 30 : Décharge sauvage dans un espace vacant (AUTEUR, 2026)

Fig. 31 : Un collecteur (lui-même pollué) qui relie un bassin de retention à la lagune (AUTEUR, 2026)

Fig. 32 : Les plans d'eau sont eux aussi envahis par les déchets en tous genres (AUTEUR, 2026)

Fig. 33 : Jonction entre un collecteur et le bassin ouest de la lagune (AUTEUR, 2026)

Fig. 34 : Carte de Lomé - Quatre systèmes qui se croisent (AUTEUR, 2026)

Fig. 35 : Ébauche - Schéma d'analyse du tronçon remarquable choisi (AUTEUR, 2026)

Fig. 36 : Le système du commerce - Marchés et boulevards (AUTEUR, 2026)

Fig. 37 : Les commerçants sont parfois si nombreux qu'ils s'installent de part et d'autre du rail (AUTEUR, 2026)

- Fig. 38 : Pour mieux se protéger du soleil et de la pluie, certains commerçants rapprochent et superposent les bords de leurs parasols (AUTEUR, 2026)
- Fig. 39 : En dehors des pôles d'affluence apparaissent des structures plus ancrées dans l'espace, en bois ou en tôle (AUTEUR, 2026)
- Fig. 40 : Le système logistique - Gares et entrepôts (AUTEUR, 2026)
- Fig. 41 : Vue d'une structure plus ancrée en bois (AUTEUR, 2026)
- Fig. 42 : Vue d'une structure plus ancrée en tôle (AUTEUR, 2026)
- Fig. 43 : Certains déposent simplement leurs marchandises à même le sol sans protection et les remballent le soir (AUTEUR, 2026)
- Fig. 44 : D'autres commerçants se contentent d'un simple parasol (AUTEUR, 2026)
- Fig. 45 : Les ignames, trop lourds pour être ramenés, sont protégés par des bâches (AUTEUR, 2026)
- Fig. 46 : Les tas de bûches sont tellement volumineux qu'ils ne peuvent même pas être bâchés (AUTEUR, 2026)
- Fig. 47 : Le système de l'eau - Collecteurs et lagune (AUTEUR, 2026)
- Fig. 48 : Le système des déchets - Dépôts et décharges (AUTEUR, 2026)
- Fig. 49 : À certains endroits, rail et nature se rejoignent (AUTEUR, 2026)
- Fig. 50 : Au croisement des rails, se cache une dépression naturelle abritant une grande étendue d'eau (AUTEUR, 2026)
- Fig. 51 : À proximité des ruines de l'ancien centre écologique, un dépôt sauvage s'est peu à peu transformé en espace de tri et de récupération (AUTEUR, 2026)
- Fig. 52 : Synthèse des enjeux et ressources identifiés dans l'analyse du tronçon (AUTEUR, 2026)
- Fig. 53 : Les quatre niveaux d'appropriation du module (1/2) (AUTEUR, 2026)
- Fig. 54 : Les quatre niveaux d'appropriation du module (3/4) (AUTEUR, 2026)
- Fig. 55a-55f : Les commerçants rassemblent déjà astucieusement des matériaux locaux (AUTEUR, 2026)
- Fig. 56 : Carte de situation des interventions le long du tronçon (AUTEUR, 2026)
- Fig. 57 : La station des cycles - Centre de recyclage et de revalorisation du quartier (AUTEUR, 2026)
- Fig. 58 : La clairière des eaux - Abris légers servant d'espaces de rencontre et de repos (AUTEUR, 2026)
- Fig. 59 : Les quais du marché - Espace de transit des marchandises (AUTEUR, 2026)
- Fig. 60 : Le boulevard marchand - Intervention minimale pour le stockage collectif (AUTEUR, 2026)
- Fig. 61 : Les relais - Dispositif assurant la bonne gestion des déchets du quartier (AUTEUR, 2026)
- Fig. 62a-62b : Le module - un usage, mille appropriations (AUTEUR, 2026)

Fig. 63 : Proposition d'intégration de plusieurs modules à l'existant - Entre visibilité et logistique (AUTEUR, 2026)

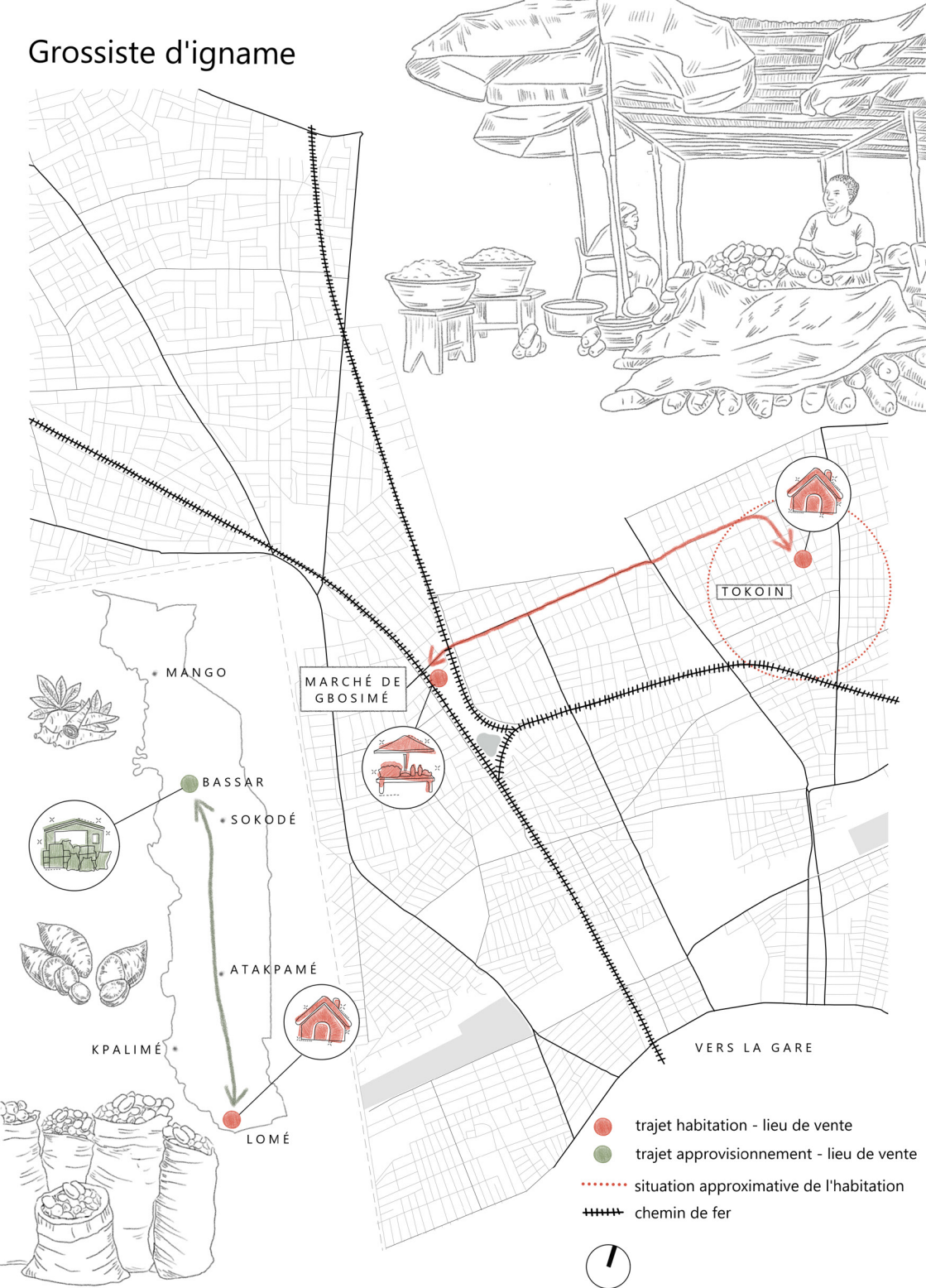
Fig. 64 : Proposition d'intégration de plusieurs modules à l'existant - Du flux au paysage (AUTEUR, 2026)

Fig. 65 : Proposition d'intégration de plusieurs modules à l'existant - Entre collecte et échange (AUTEUR, 2026)

Fig. 66 : Les usages, en s'appropriant les structures, façonnent et révèlent leurs fonctions (AUTEUR, 2026)

7. ANNEXES : CARNET DE TERRAIN ET ENTRETIENS

Grossiste d'igname



Annexe 1 : Entretien avec une grossiste d'igname - Marché de Gbosimé

Depuis combien de temps vendez-vous ici ?

Nous chaque jour que Dieu fait, tu es en bonne santé, on va au marché.

Ça fait combien de temps que vous êtes ici ?

Vous parlez de Gbossimé ou bien de la vente d'igname ?

Non vous ici ?

Ah d'accord, moi personnellement ou bien tout le marché d'Igname ?

Non, vous personnellement.

Moi, c'est ma maman qui a créé le marché. Donc je suis au marché (rires). Ce marché ici là ça fait plus d'une vingtaine d'années que le marché existe. Donc je vais, je viens. Mais, pour m'installer définitivement, ça fait plus de quinze ans que je suis là au marché. Parce que j'avais d'autres activités aussi avant.

Du coup, comment avez-vous commencé à vendre ici ? Avec votre maman ?

Oui, moi, c'est de mère à la fille.

Ah comme un héritage ?

Oui

Et à quoi ressemble une journée de travail pour vous ? De la matinée jusqu'à la soirée, comment ça se passe ?

Est-ce que on a une journée normale oh ? Actuellement là, il y a plus de journées normales. Au temps de nos mamans, quand nos mamans vraiment géraient l'affaire, on avait des jours spécifiques. Tel jour quand tu viens, tu sais que tu es venu au marché vraiment. Tu vas rentrer avec quelque chose et tu as cette joie au cœur là de venir au marché, de venir à tes activités. Mais actuellement là, il y a plus ça, c'est comme tombola. Tu peux faire trois, quatre, cinq jours sans rapporter 100fcfa à la maison. Donc, il y a plus de tel jour c'est le marché. Sinon avant, quand les choses allaient bien, c'était le lundi. Dimanche et lundi quand tu venais ici, c'était très bien animé, tu étais satisfait, que tu sois grossiste, que tu sois détaillant. Voilà. Mais actuellement tout ça là, on l'a perdu il y a plus de cinq ans.

Et sinon, vous arrivez souvent vers quelle heure ?

C'est ça je dis, il y a des jours mais très souvent à 7h déjà on est là.

Et vous partez à quelle heure souvent ?

Oh 18h au-delà.

Et vous habitez loin d'ici ?

Non pas trop, moi je suis à 3km du marché.

Et vous marchez pour venir ou vous venez à moto ?

A cause de ma santé, je n'arrive plus à marcher. Avant oui, mais actuellement j'ai des problèmes, je n'arrive plus à marcher.

Les ignames qui sont là vous les apportez chaque matin ou bien vous les laissez ici ?

Non, maintenant on a la sécurité qui assure nos marchandises. Il y a eu un temps, on a fait ça. Il y a eu un temps, le matin tu venais, tu faisais sortir, le soir tu faisais rentrer. Il y a eu un temps oui. Mais maintenant avec les dames du marché, on s'est organisées autrement. Avec les idées, avec les apports, on a pu trouver un jeune qui a des sociétés de sécurité. Donc ils assurent notre marchandise les nuits quoi. On est plus obligé de ramasser. Sauf si tu débordes, tu sais que le soir tu dois ramener les choses.

Suite de l'entretien

Et vous n'avez jamais eu de problème en laissant ici ?

Oh oh on a jamais eu de problèmes (rires). Même quand on dit qu'il y a la sécurité là, il y a toujours des problèmes. Oh on vole, on vole, oh ça oui. C'est tellement rare si tu n'as pas de problèmes, c'est que toi, tu es un extraterrestre (rires).

Ok je vois, et je vois. Et vos ignames ils viennent d'où ?

Du pays Bassar. Les plus gros agriculteurs d'Igname, c'est Bassar.

Ce sont des camions qui viennent vous livrer ça spécialement ?

Nous même, on voyage. Les camions ils font juste le transport. Toi-même, tu vas à ton marché, tu fais tes achats. Le camion le prend et te ramène ça ici. Moi je suis grossiste, les grossistes elles voyagent, tu vois ? Après les détaillants viennent prendre chez nous.

Est-ce qu'il y a des choses qui rendent votre travail compliqué ? La pluie par exemple ou autre chose ?

Nous quand la pluie est là, on est foutu quoi. On n'a pas de solutions pour ça. Tu vois, pour le soleil par exemple, on a nos parasols de fortune là, avec ça on se protège contre le soleil. Mais quand il y a la pluie, il n'y a pas de protection. On met les ignames au milieu et nous-même on est mouillé. On utilise des grandes bâches pour couvrir parce que l'igname dès qu'il sort de terre il ne supporte plus du tout l'eau ni le soleil. Ça accélère la pourriture.

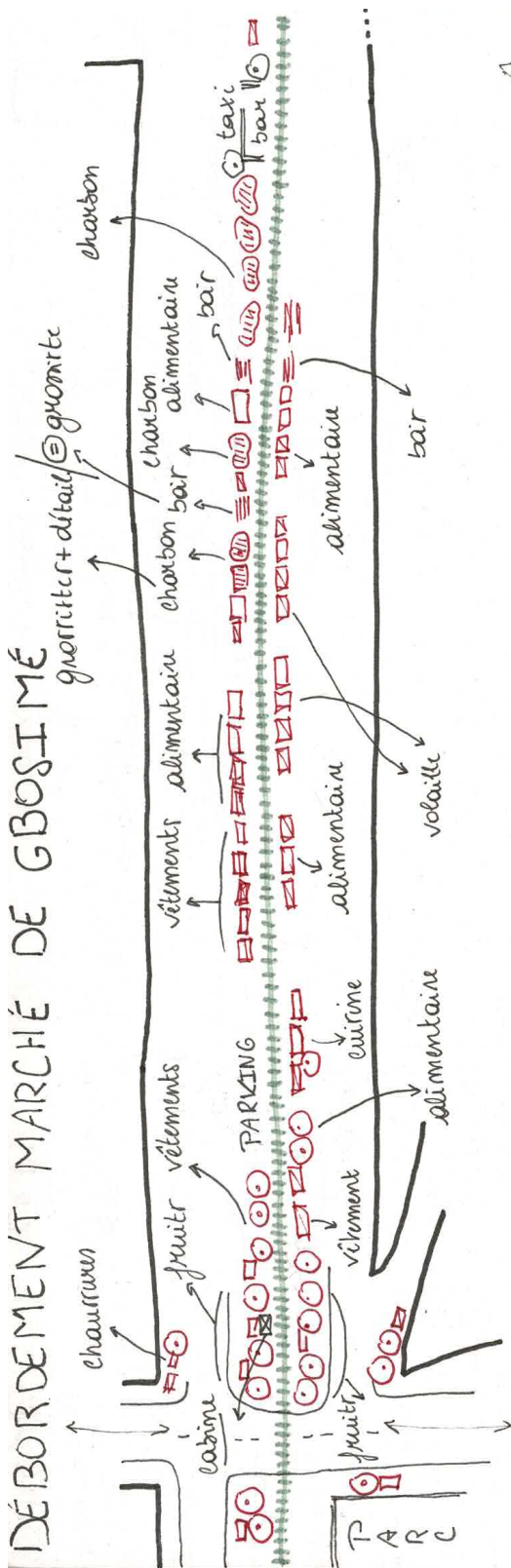
Qu'est-ce qu'on peut faire par rapport à ça ?

Tu vois là devant, les détaillantes, elles ont essayé de surélever les choses avec une petite pente. C'est juste ça. À part ça, il n'y a pas d'autres moyens. Parce que, sur quelle table tu vas mettre 10 tubercules d'igname ? Tu peux pas !

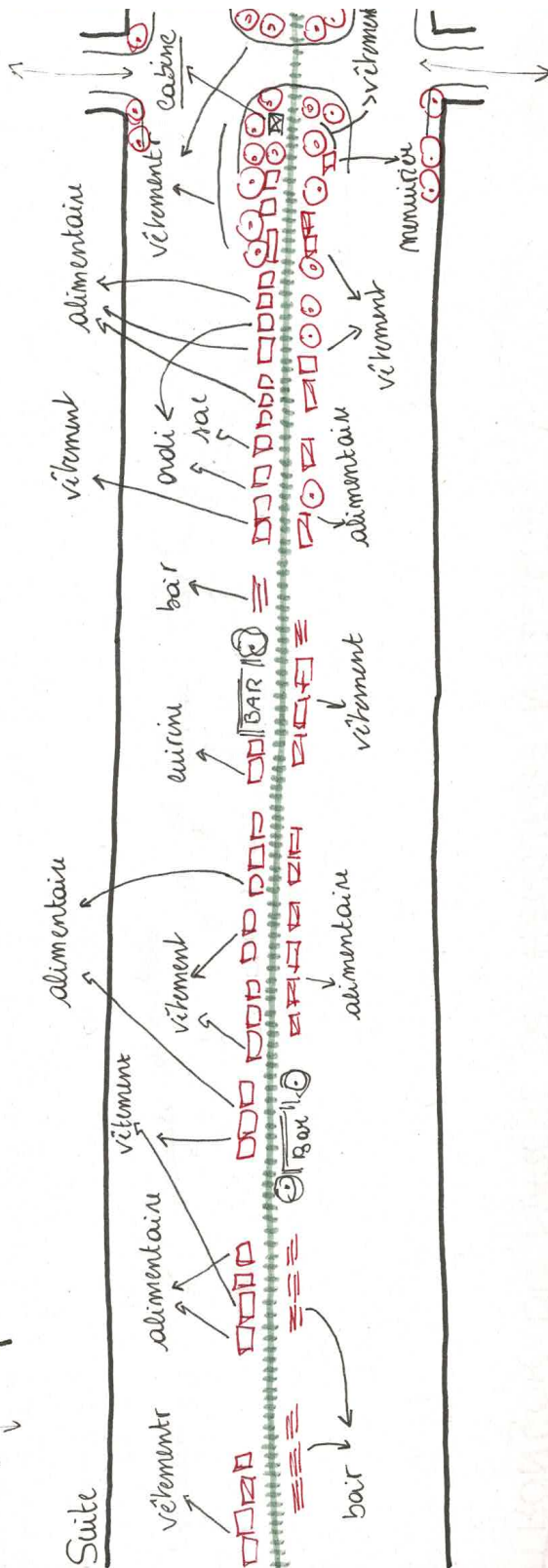
Qu'est-ce qui pourrait améliorer vos conditions de travail ?

Ce que nous on a pas ici et on réclame, c'est des sanitaires. Nous n'avons pas de sanitaires. Par exemple, tu as un besoin tout de suite, tu es obligé d'aller jusque là où on vend les bêtes, là-bas, il y a les sanitaires. Qui a un besoin pressant et peut aller jusque-là ? Personne. C'est plus de 2km !

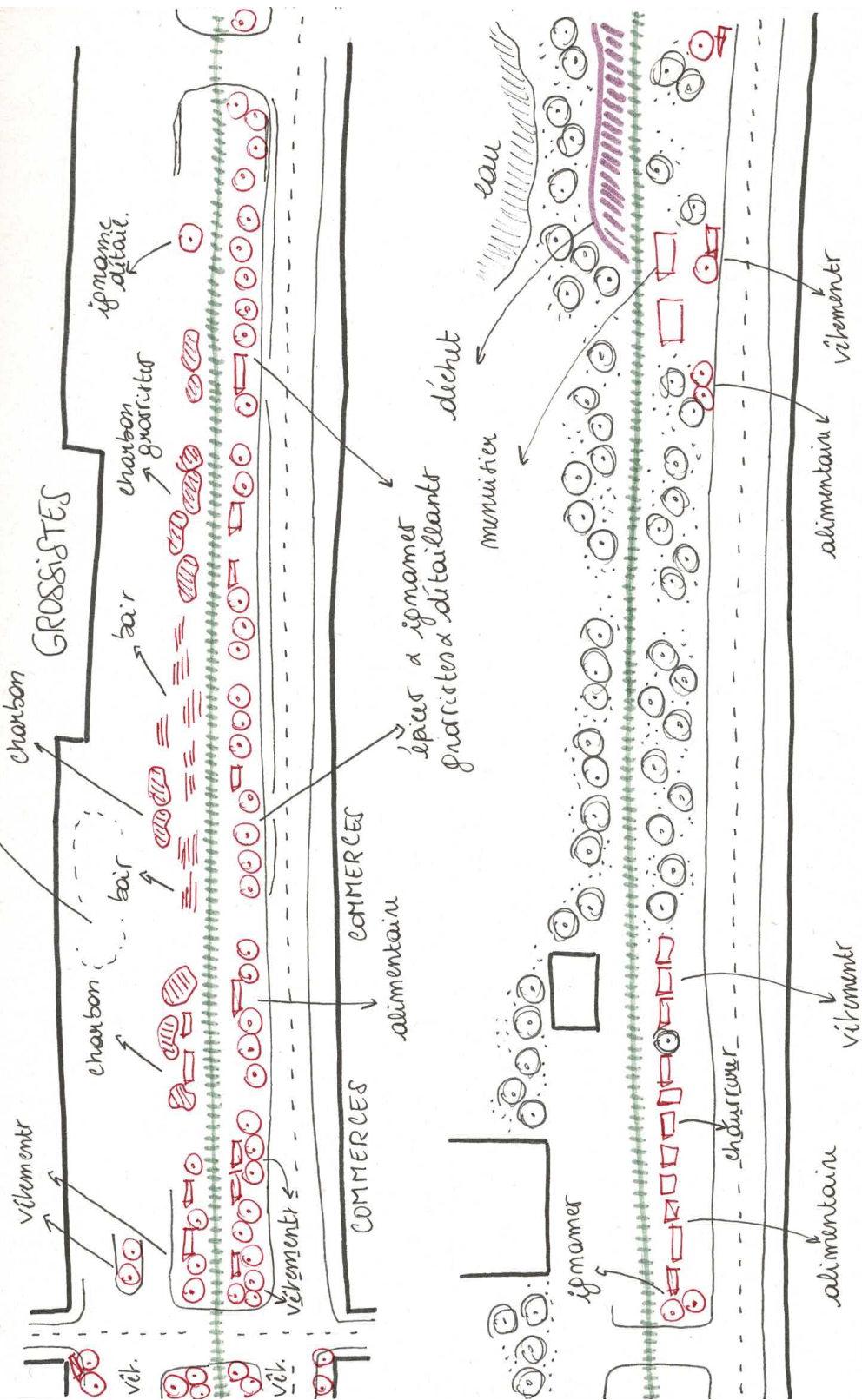
DÉBORDEMENT MARCHÉ DE GBOI MÉ



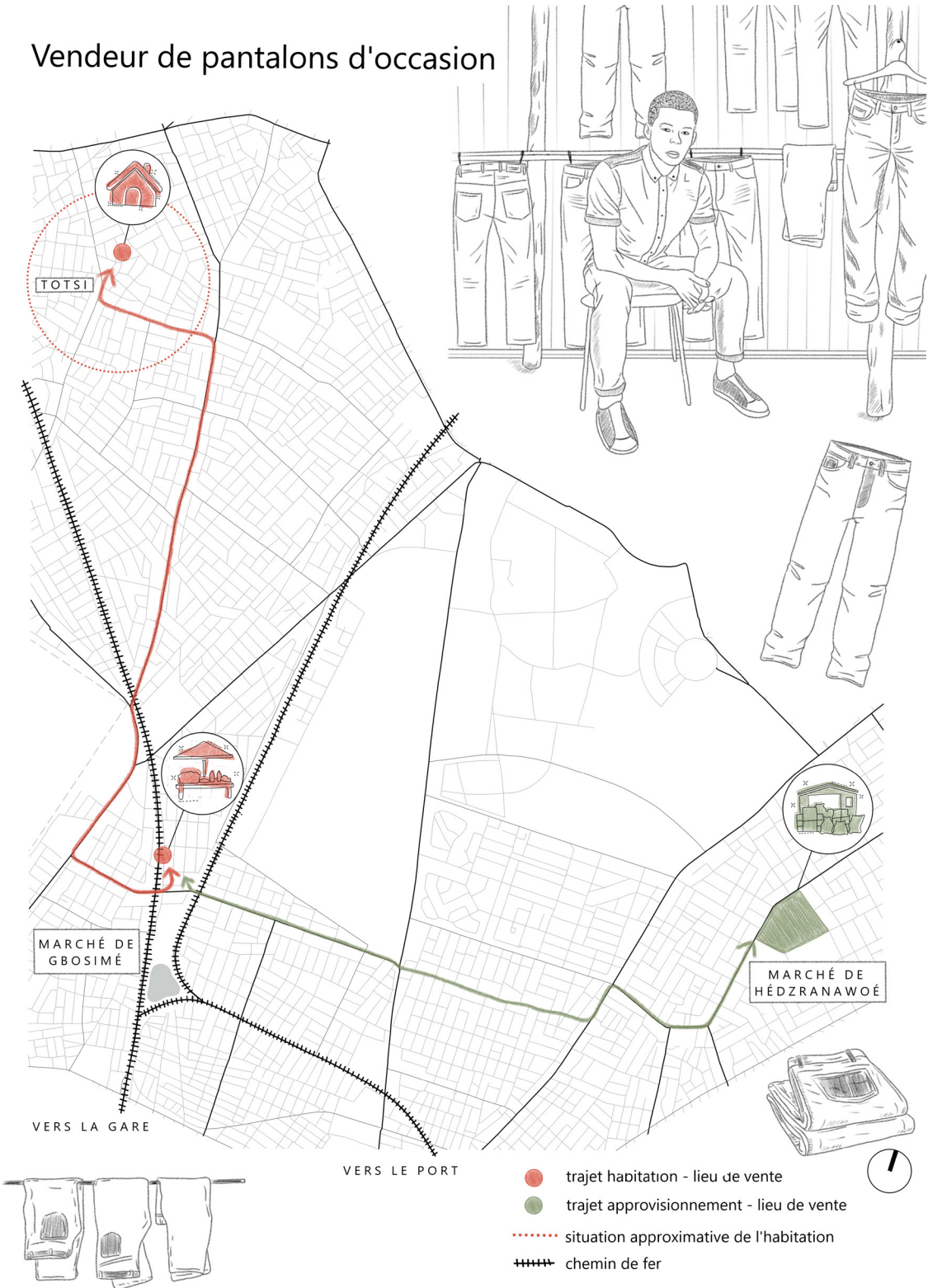
Suite



MARCHÉ DE GROSIMÉ



Vendeur de pantalons d'occasion



Vous travaillez ici depuis combien de temps ?

Ah ça a duré ! Ça dépasse même quinze. En fait, moi, je suis la première personne à m'être installée ici et à avoir commencé par vendre.

Et qu'est-ce que vous a poussé à vous installer ici ?

En fait, le commerce est mon ami... (rire) Ça me « ohhh » quoi, tu vois dans le cœur ? Moi-même je suis intéressé, c'est ça qui m'a poussé à me mettre dedans, quoi.

Mais pourquoi avoir choisi cet endroit ?

Je suis d'abord resté chez mon grand frère avant de venir m'installer moi-même ici. Je ne voulais pas rester chez eux là-bas. Je voulais rester seul, faire mon business, tu vois ? C'est à cause de ça que je suis venu ici.

À quoi ressemble une journée de travail pour vous ici ? Par exemple, vous arrivez vers quelle heure généralement et vous restez ici jusque quelle heure souvent ?

Tantôt on peut venir à 7h00, à 8h00 ça dépend. Ça dépend vraiment et souvent on quitte vers 18h30-19h00. En fait, ça dépend : si le marché est là, alors ça nous encourage à venir.

Et vous venez tous les jours ?

Oui, tous les jours. Souvent, c'est que le dimanche seulement que je ne viens pas.

Et vous habitez loin d'ici ?

Oui, moi j'habite à Totsi. C'est vers Adidogomé. Je viens ici à moto.

Et, à la fin de la journée, est-ce que vous décrochez les pantalons ou bien vous laissez tout comme ça ?

Non, je ramasse. Je ramasse tout et je fais rentrer ça dans la maison là en face.

Et vous avez passé un accord avec eux ?

Non. On paye chaque fin du mois. On paye dans les... Attends. C'est pas cher quand même. Des fois, on donne 2.000 des fois on donne 1.000 francs, ça varie.

Et vos marchandises, vous les achetez où ?

Nous, on paye ça au marché de Hédzranawoé, je sais pas si vous connaissez là-bas ? C'est le grand marché. On paye ça là-bas. Ça vient du port. Enfin, le conteneur vient du port, il descend au marché de Hédzranawoé et puis on enlève le conteneur et c'est là-bas que nous on va.

Et vous vous approvisionnez combien de fois là-bas ? Toutes les semaines, tous les mois ?

Oui, ça dépend de comment le marché est écoulé. Je peux aller 4x dans le mois ou bien 6x dans le mois.

Et vous faites comment pour les ramener ici les marchandises ?

Des fois, je prends le taxi. Si je n'ai pas beaucoup alors je prends ma moto. Pour le moment, comme il n'y a pas le marché, moi je paye seulement un peu. Si le marché recommence maintenant, je payerai beaucoup. Je peux aller au marché le lundi et payer pour 500.000fca C'est moi qui ai réduit volontairement.

Est-ce que parfois, quand vous prenez en grande quantité, vous mettez votre stock quelque part ou vous entreposez tout ici ?

Oui oui, je peux stocker à la maison et prendre ici que ce que je veux.

Suite de l'entretien...

La structure ici, c'est vous qui l'avez construite ?

Ah oui, c'est moi-même !

Et est-ce que vous l'avez améliorée au fil du temps ?

Oui, j'ai commencé sans la dalle et c'était moins grand.

Donc vous allez encore améliorer ?

Oui, je suis en train de penser sur ça aussi, il y a encore des choses à faire.

Vous voudriez faire quoi ?

Je voulais faire le conteneur. Comme ça, je ne dois plus ramasser le soir et aller là-bas. Voilà, c'est au conteneur que je suis en train de penser comme ça.

Et ça coûte cher ?

Oui, ça dépend de la taille. Ça peut aller jusqu'à 500.000francs comme ça. Parce que je veux que ce soit un peu grand quoi.

Selon vous, c'est quoi les difficultés pour la vente ici ?

Oh, c'est la poussière seulement qui nous dérange. Vraiment, c'est la poussière.

Vous pouvez faire quelque chose par rapport à ça ?

Des fois, on met de l'eau sur la route. Si les véhicules passent là, comme ça, la poussière diminue. Sinon, si le train passe, ça nous dérange quand même. Mais on peut rien y faire.

C'est quoi qui vous dérange ?

C'est la fumée, là, c'est ça qui nous dérange !

Et est-ce que les trains passent souvent ici ?

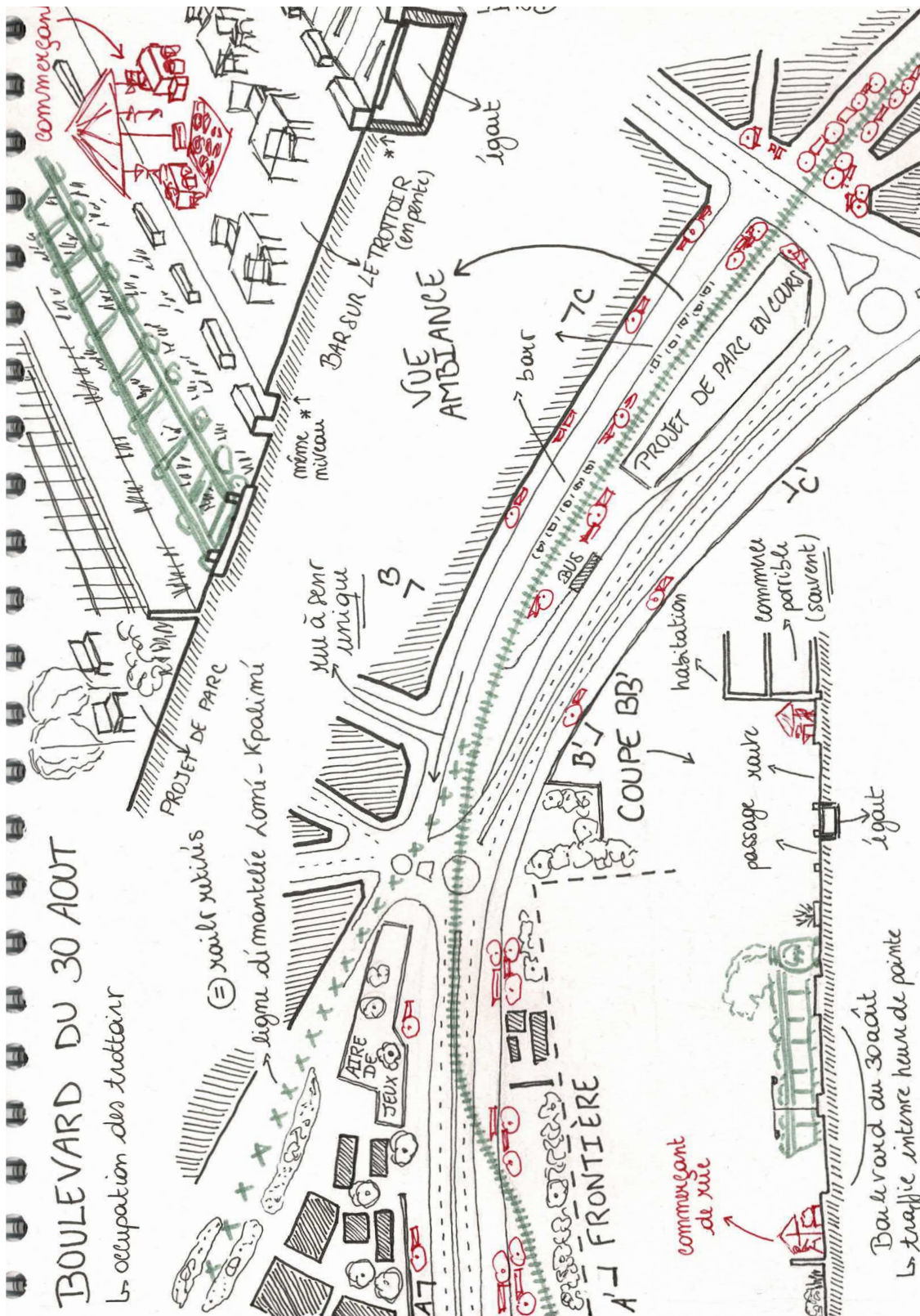
Oh non, ils passent, ils passent mais le train peut passer une seule fois dans la journée et certains jours il ne passe même pas.

Et quand il pleut, avec votre structure, ça va ?

Oh, si il pleut, ça ne nous dérange pas.

Ok, et pour le soir alors ? Vous avez de la lumière ?

Oui, il y a la lumière, là. Il y a trois ampoules devant et trois ampoules dedans. Si l'ampoule reste là, il y a des gens qui vont voler ça. Donc je préfère enlever et, quand il fait noir, alors je les mets.



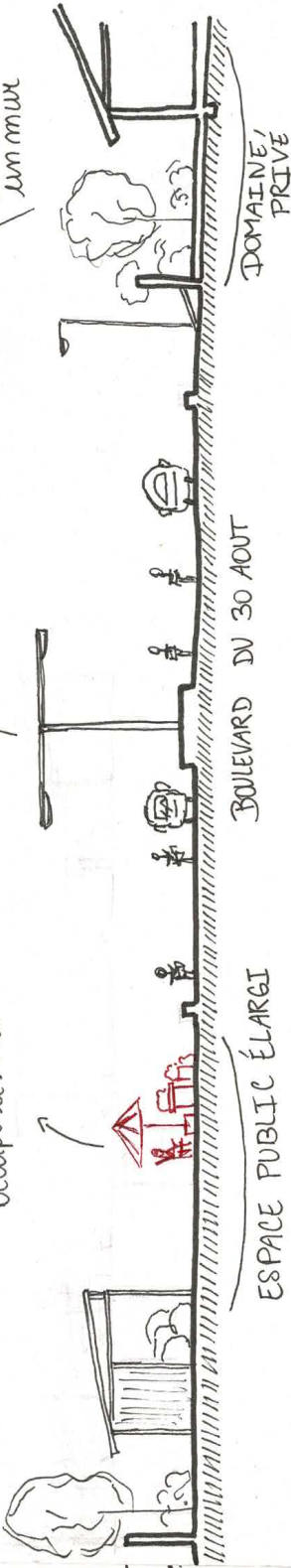
Annexe 4 : Croquis d'analyse - Boulevard du 30 août

COUPE AA'

Après ordain /

commerçant qui
occupe le trottoir

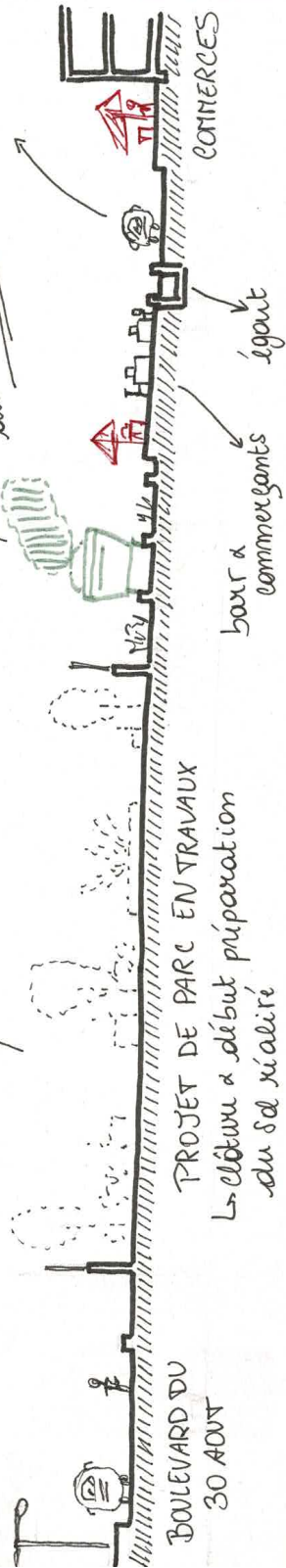
habitations sauront
surélever pour les inondations
⊕ doubler
un mur



COUPE CC'

? projet pour inclure les commerçants
aménagement hypothétique ?

sauront
beaucoup de fumée
+ bruit (surtout
aux exagérations)
(seul unique,
rue 69 AEG)



Vendeuse de charbon de bois



Depuis combien de temps vendez-vous ici ?

Ça fait 11 ans que je suis ici.

Comment avez-vous commencé à vendre ici ?

Avant je vendais avec une voisine et comme elle se déplace souvent, elle m'a finalement cédé sa place ici. Donc, je prête du charbon chez les autres [grossistes] pour vendre et leur rembourser. Car je n'ai pas les moyens de commander en gros et de me faire livrer.

À quoi ressemble une journée de travail pour vous ici ? Par exemple, vous arrivez vers quelle heure généralement et vous restez ici jusque quelle heure souvent ?

Je viens à 7h00 et je pars à 20h00.

Est-ce qu'il y a des moments de la journée ou des jours où il y a plus de clients ?

Matin, midi et soir les gens viennent payer le charbon. Les enfants préparent avant d'aller à l'école et les bonnes dames qui vendent la nourriture au marché aussi viennent payer. Donc il y a une fréquence, ce qui fait que je rentre tard à 20h. Aussi, vu que je suis au bord de la route, des passants payent chez moi. Mais, j'ai aussi des clients fidèles qui viennent directement faire des achats chez moi.

Vous habitez loin d'ici ?

Je suis dans les parages, ma maison n'est pas loin d'ici.

À la fin de la journée, comment rangez-vous vos affaires ? Est-ce que vous emportez tout avec vous ? Ou est-ce que vous laissez certaines choses ici ?

Après avoir fini de vendre, les choses restent ici. C'est vrai qu'on vole pour certains, mais, moi, on ne m'a jamais volé.

Où trouvez-vous les produits que vous vendez ?

Je m'approvisionne chez mes collègues qui prennent en gros. Si je prends 5 sacs aujourd'hui, ça peut finir le 4ème jour et je peux me réapprovisionner encore ainsi.

Vous faites comment quand il pleut ?

Quand il pleut, j'emballer tout avec des bâches et moi-même je rentre. Lorsque le charbon est mouillé, s'il y a le soleil ça se sèche rapidement. Mais, s'il n'y a pas du soleil, il peut y avoir mévente car « charbon mouillé ne réussit pas bien la production du feu » comme on dit.

Comment ça se passe avec les autres commerçants autour ?

Le marché est toujours un lieu problématique, surtout quand vous vendez les mêmes produits. Mais je suis quand même dans mon coin.

Le passage du train ne vous dérange pas ?

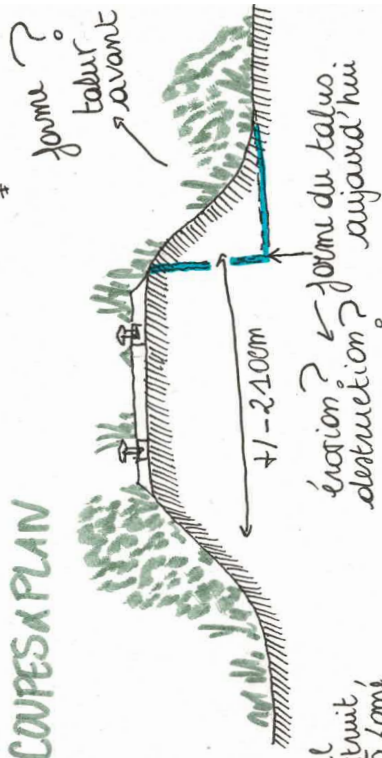
Ah c'est la route du train ! Mais nous sommes obligés de supporter le bruit et, quelques fois, sa fumée. Mais ça ne me dérange pas car je suis habituée.

Y-a-t-il quelque chose que vous voudriez faire pour améliorer votre activité ?

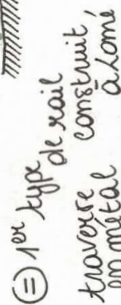
J'ai besoin d'argent pour payer chez les grossistes. Je n'ai pas besoin forcément d'avoir un hangar, non.

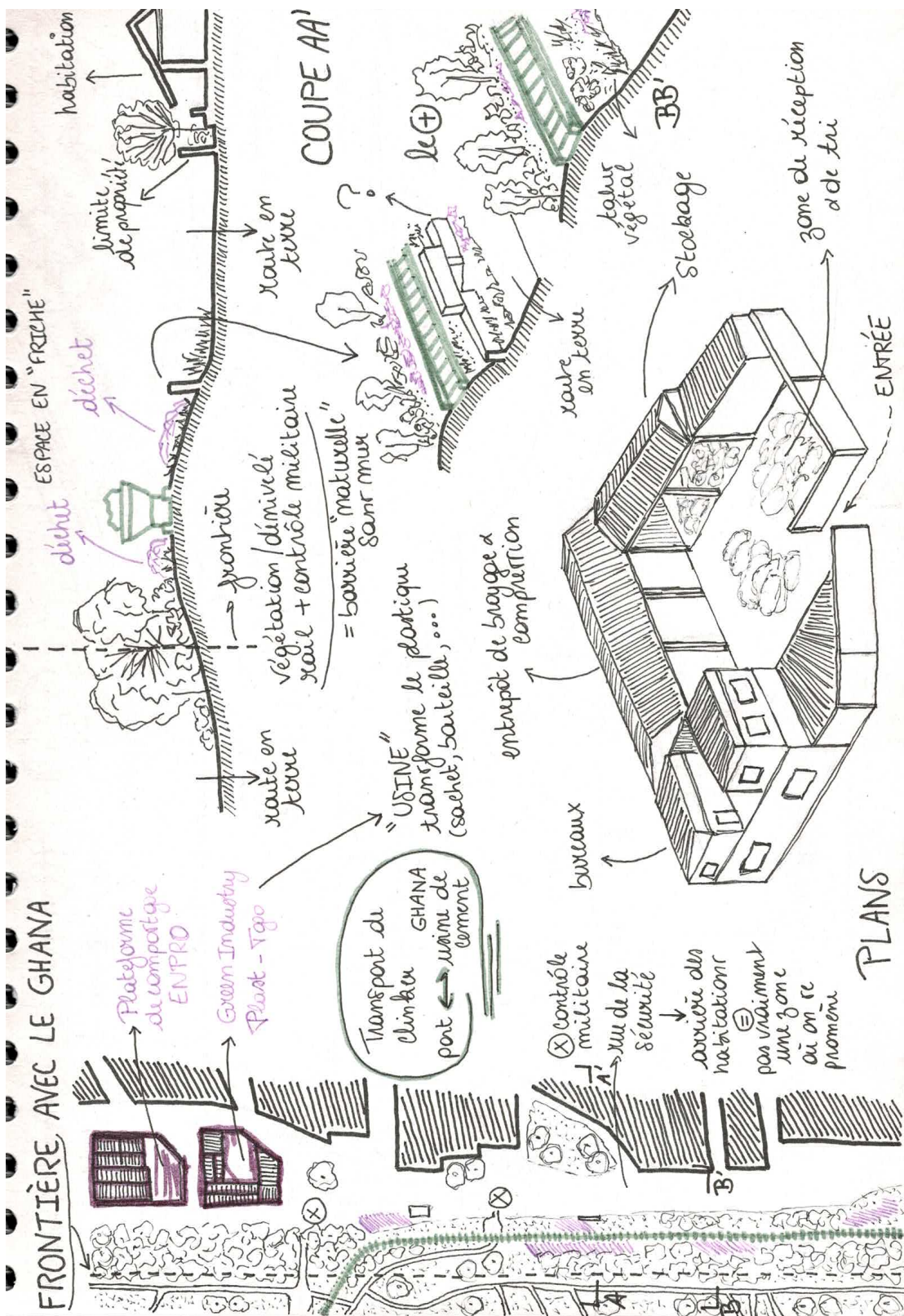
Il y a un moment en particulier où on vient vous livrer ?

En saison pluvieuse, il n'y a pas de marchandises, donc pas de livraison. Et c'est en saison sèche comme ça, qu'on fait des stocks.

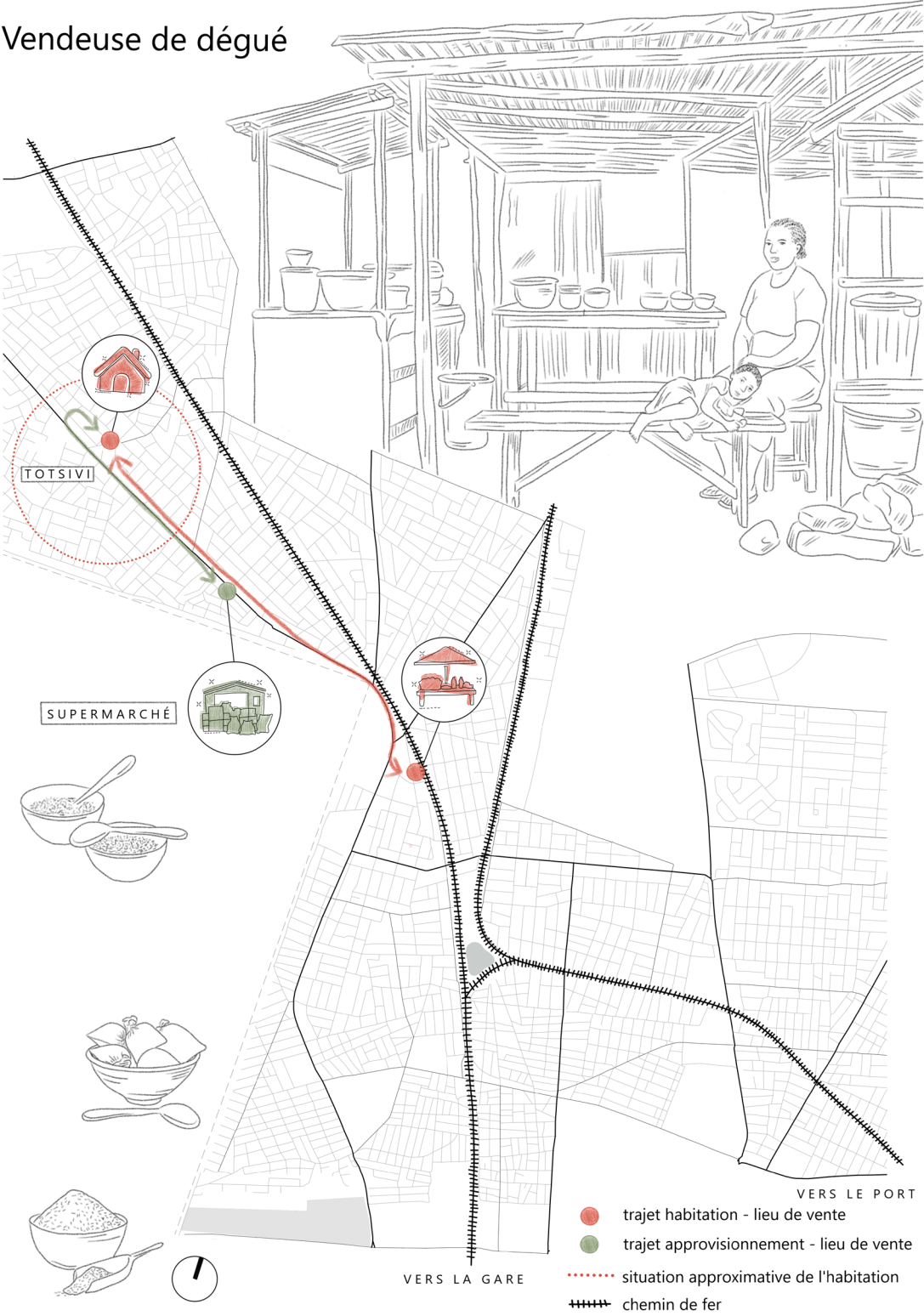


COUPES & PLAN





Vendeuse de dégué



Depuis combien de temps vendez-vous ici ?

Ça fait 3 ans que je suis ici.

Comment avez-vous commencé à vendre ici ?

Avant je me promenais avant de trouver ici.

Vous habitez loin d'ici ?

Je suis dans les parages, mais la maison de celle à qui appartient les choses n'est pas loin d'ici.

À quoi ressemble une journée de travail pour vous ici ? Par exemple, vous arrivez vers quelle heure généralement et vous restez ici jusqu'à quelle heure souvent ?

Je viens à 8h00 et je pars à 17h00. On vient tous les jours sauf le dimanche. À mon réveil, je prends un taxi moto pour aller chez la propriétaire de cette dégueterie pour récupérer le lait et le yaourt. Elle est à 4 km d'ici. J'arrive dans les parages à 8h, je mets au propre l'installation et la journée est lancée ainsi.

Est-ce qu'il y a des moments de la journée ou des jours où il y a plus de clients ?

Dans la matinée, on peut vendre du maïs, souvent, c'est à midi, quand les gens sont à la pause et aussi dans l'après-midi où le marché est plus fréquenté. Les élèves aiment beaucoup le dégué, donc on vend plus à midi et ça correspond à l'heure où ils rentrent de l'école.

À la fin de la journée, comment vous rangez vos affaires ? Est-ce que vous emportez tout avec vous ? Ou est-ce que vous laissez certaines choses ici ?

Après avoir fini de vendre, j'emballerai tout pour ramener à la maison à pied.

Et où trouvez-vous les produits que vous vendez ?

On paie les ingrédients dans une boutique, mais c'est nous-mêmes qui préparons le yaourt, le couscous chaque jour. Le couscous se prépare à notre lieu de vente, ici, mais le lait et le yaourt, c'est ma patronne qui le fait au préalable et le stock dans le frigo. Moi, je le récupère chaque matin pour venir avec.

Et vous faites comment quand il pleut ?

Quand il pleut, ça nous dérange beaucoup. La pluie nous bat. Parfois.

Comment ça se passe avec les autres commerçants autour ?

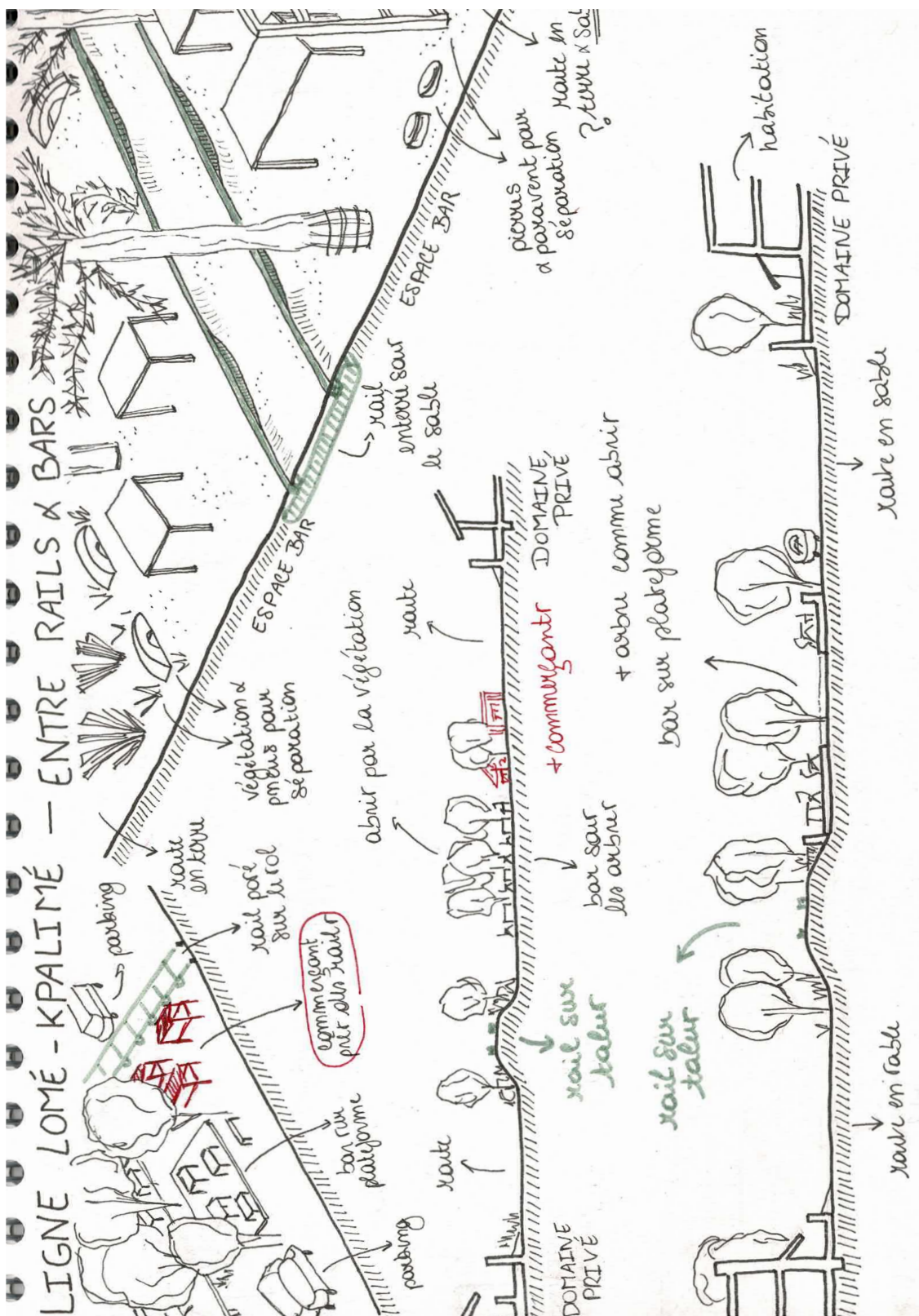
Bon, quand je viens, moi aussi je suis de mon côté. Chacun est dans son élément.

Le passage du train ne vous dérange pas ?

Ah, c'est la route du train ! Mais nous sommes dedans malgré le bruit et nous sommes obligés de supporter. Pour la fumée, parfois les matins, c'est le vent qui l'amène.

Y-a-t-il quelque chose que vous voudriez faire pour améliorer votre activité ?

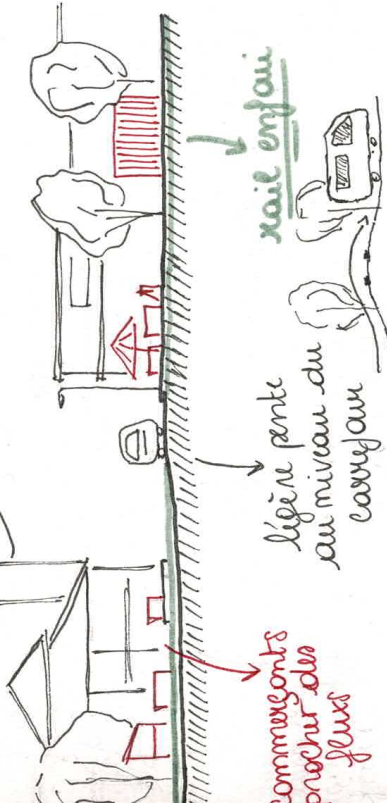
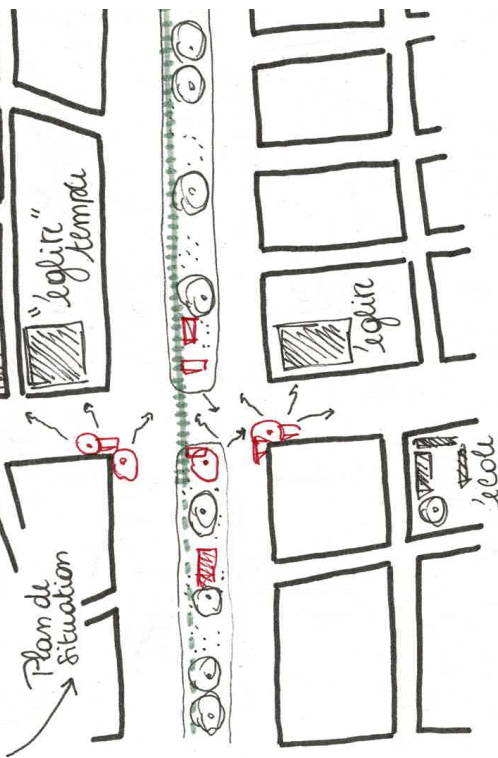
Ah oui nous voulons réaménager ici, installer un hangar ou une baraque. Mais, comme on nous demande de quitter les lieux, nous évitons de passer à l'installation car on peut nous renvoyer à tout moment. On a peur qu'on vienne démolir tout si jamais on installe une baraque.



Annexe 9 : Croquis d'analyse de l'implantation des commerçants - Ligne Lomé - Kpalimé

LIGNE LOMÉ - KPALIMÉ — ENTRE RAILS & COMMERCE

église + écoles à proximité
↳ implantation commerçante



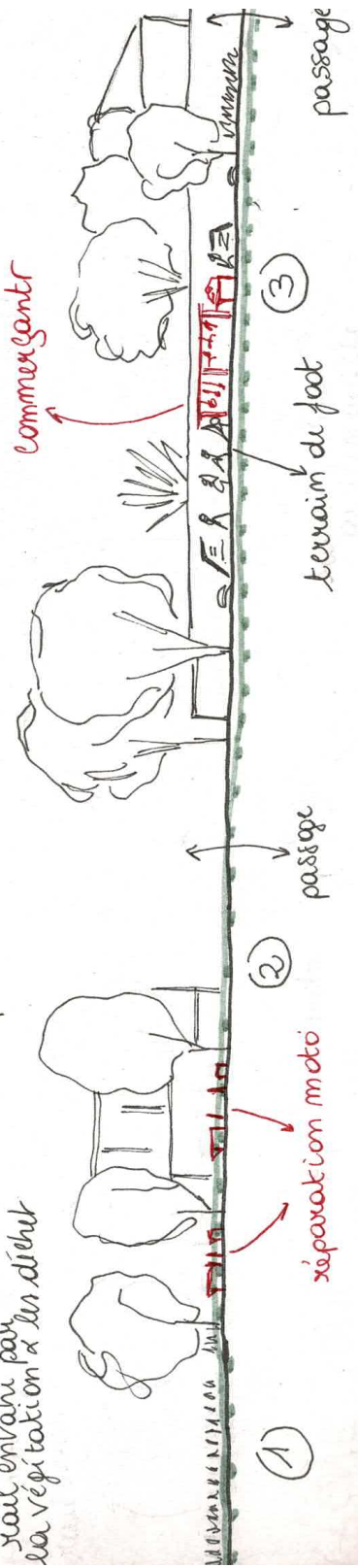
TRONÇON ABANDONNÉ

↳ ③ différer l'état du rail (typologique)

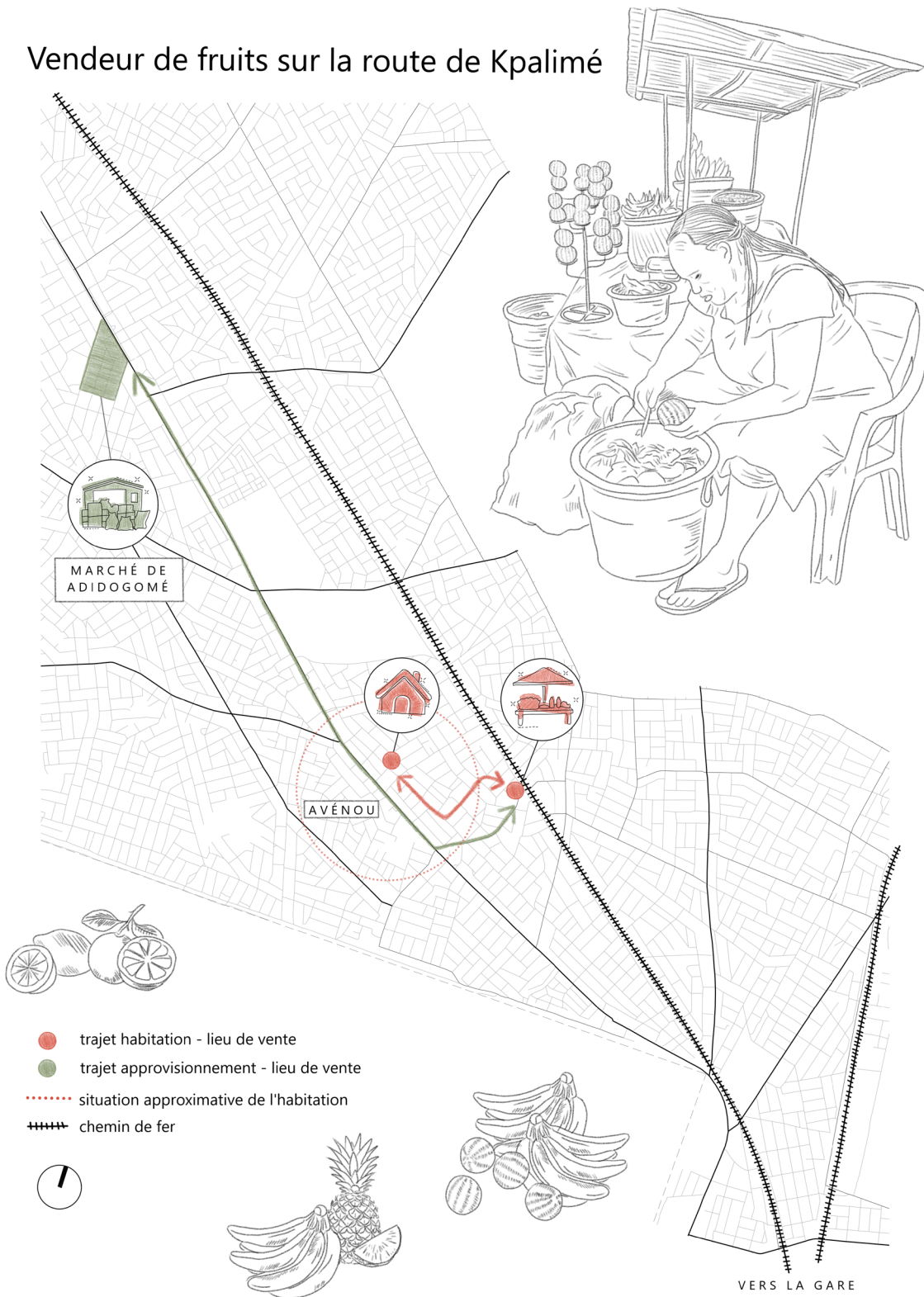
rail enfoui ou démantelé

rail posé sur le sol

rail envahi par la végétation & les déchets



Vendeur de fruits sur la route de Kpalimé



Depuis combien de temps vendez-vous ici ?

Ça fait plus de 20 ans que je suis ici.

Comment avez-vous commencé à vendre ici ?

Avant je me promenais par ici et par là et au fil du temps j'ai trouvé cet endroit et je suis restée ici. Mais on nous a chassé et dit de ne pas vendre ici, c'est pour cela que je n'ai pas de hangar. C'est le parasol que nous louons et c'est à 500fca par semaine. En plus de ça, nous payons 500fca à la mairie également pour le ticket de la semaine.

À quoi ressemble une journée de travail pour vous ici ? Par exemple, vous arrivez vers quelle heure généralement et vous restez ici jusque quelle heure souvent ?

Je viens dans les 7h00 et je pars à 22h00. J'utilise les ampoules chargeables comme lumière le soir.

Est-ce qu'il y a des moments de la journée ou des jours où il y a plus de clients ?

Ça dépend du jour, parfois c'est le matin quand il y a le marché. Parfois à midi ou encore la nuit. Donc c'est en fonction de comment le jour est.

Vous habitez loin d'ici ?

Je suis dans les parages, ma maison n'est pas loin d'ici. Donc je marche pour venir et pour repartir.

À la fin de la journée, comment rangez-vous vos affaires ? Est-ce que vous emportez tout avec vous ? Ou est-ce que vous laissez certaines choses ici ?

Après avoir fini de vendre, je transporte tout à la maison à pied. Mais j'envisage de payer un pousse-pousse pour me faciliter la tâche. Quand j'ai assez d'argent j'en prends un sinon je porte tout et je fais des allers-retours.

Où trouvez-vous les produits que vous vendez ?

Je vais chercher ça au marché de Hanoukope ou à « abattoir » ou n'importe quel marché où je peux en trouver car il y a des variétés et tu peux ne pas trouver tout dans un seul marché.

Vous vous réapprovisionnez souvent ?

Je vais une fois par semaine. Mais dans le cas où certains fruits sont finis, je peux aller encore. Parfois, celle qui nous approvisionne nous contacte pour nous signaler qu'il y a tel ou tel fruit et, si j'en ai besoin, elle vient me livrer.

Vous faites comment quand il pleut ?

Quand il pleut, je prends les bâches pour couvrir les fruits. Mais quand il y a le vent qui s'en mêle, ça devient autre chose. Le vent emporte beaucoup de choses et parfois on perd des marchandises dans ce mouvement. Quant à moi-même, je reste à la merci de la pluie.

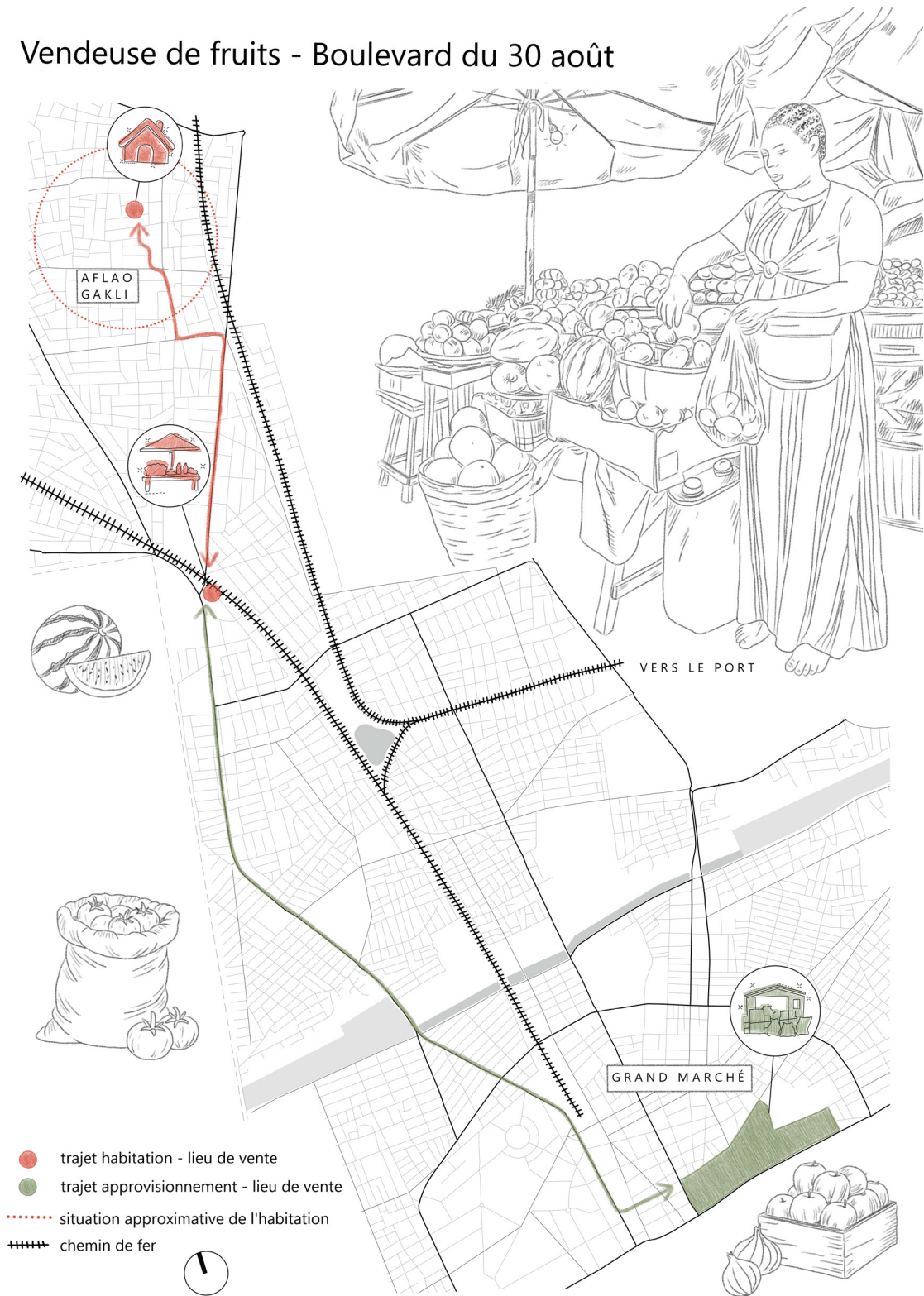
Comment ça se passe avec les autres commerçants autour ?

Oh bien, ça se passe bien. La relation est bonne.

De quoi vous avez besoin pour vendre plus ?

Pour le moment, j'ai besoin d'un pousse-pousse à quatre roues et de bâches pour pouvoir bien sécuriser la marchandise. En plus de ça, j'ai besoin de lumière. Les ampoules chargeables n'ont pas assez d'autonomie et ne résistent pas en tant que tel.

Vendeuse de fruits - Boulevard du 30 août



Comment avez-vous commencé à vendre ici ?

Avant je me promenais par ici et par là et, au fil du temps, j'ai trouvé ici et je suis restée.

À quoi ressemble une journée de travail pour vous ici ? Par exemple, vous arrivez vers quelle heure généralement et vous restez ici jusqu'à quelle heure souvent ?

Je viens dans les 7h00 allant 8h00, ça varie. Et souvent je reste parfois même jusqu'à minuit.

Est-ce qu'il y a des moments de la journée ou des jours où il y a plus de clients ?

Oui, les fruits, on vend ça beaucoup plus la nuit. La journée, les gens sont au travail. Mais, le soir, ils rentrent à la maison et s'arrêtent ici sur le chemin. De temps en temps, il y a des clients fixes qui viennent aussi. Des habitués, quoi !

À la fin de la journée, comment rangez-vous vos affaires ? Est-ce que vous emportez tout avec vous ? Ou est-ce que vous laissez certaines choses ici ?

Oh non, je laisse tout ici. Ici, il y a la sécurité. Donc je couvre et je laisse ça.

Et vous n'avez jamais eu de problèmes ? Les vendeuses d'Igname nous on dit que, même s'il y avait la sécurité, il y avait quand même des vols.

Ah non, ici, il n'y a rien, c'est sécurisé. Mais, là-bas, il y a des bandits. C'est pour ça qu'on vole. Ici, il y a les marchands ambulants qui sont là. Ils viennent, ils restent sur le banc là où vous êtes. Ils attendent un peu, ils se reposent. Ça fait la sécurité aussi.

Où trouvez-vous les produits que vous vendez ?

Je vais chercher ça à Assigamé au Grand Marché.

Vous vous réapprovisionnez souvent ?

Oh avant je pouvais faire 2x dans le mois. Mais maintenant ça ne marche plus comme ça. Avant je vendais beaucoup, jusque dans les 50.000fcfa maintenant 13.000fcfa allant 20.000fcfa, c'est tout. Et le problème, c'est que les fruits ça pourrit, tu vois ? Avant, il y en avait partout, tu ne pouvais même pas t'asseoir. Si vous étiez venu là, je vous aurais donné des sachets pour qu'on m'aide pendant qu'on parle.

Et vous allez les chercher vous-même vos marchandises au Grand Marché ?

Non, au lieu d'aller, j'appelle. Je dis et puis on vient m'amener les choses ici avec les tricycles.

Et hier il a plu, vous faites comment quand il pleut ?

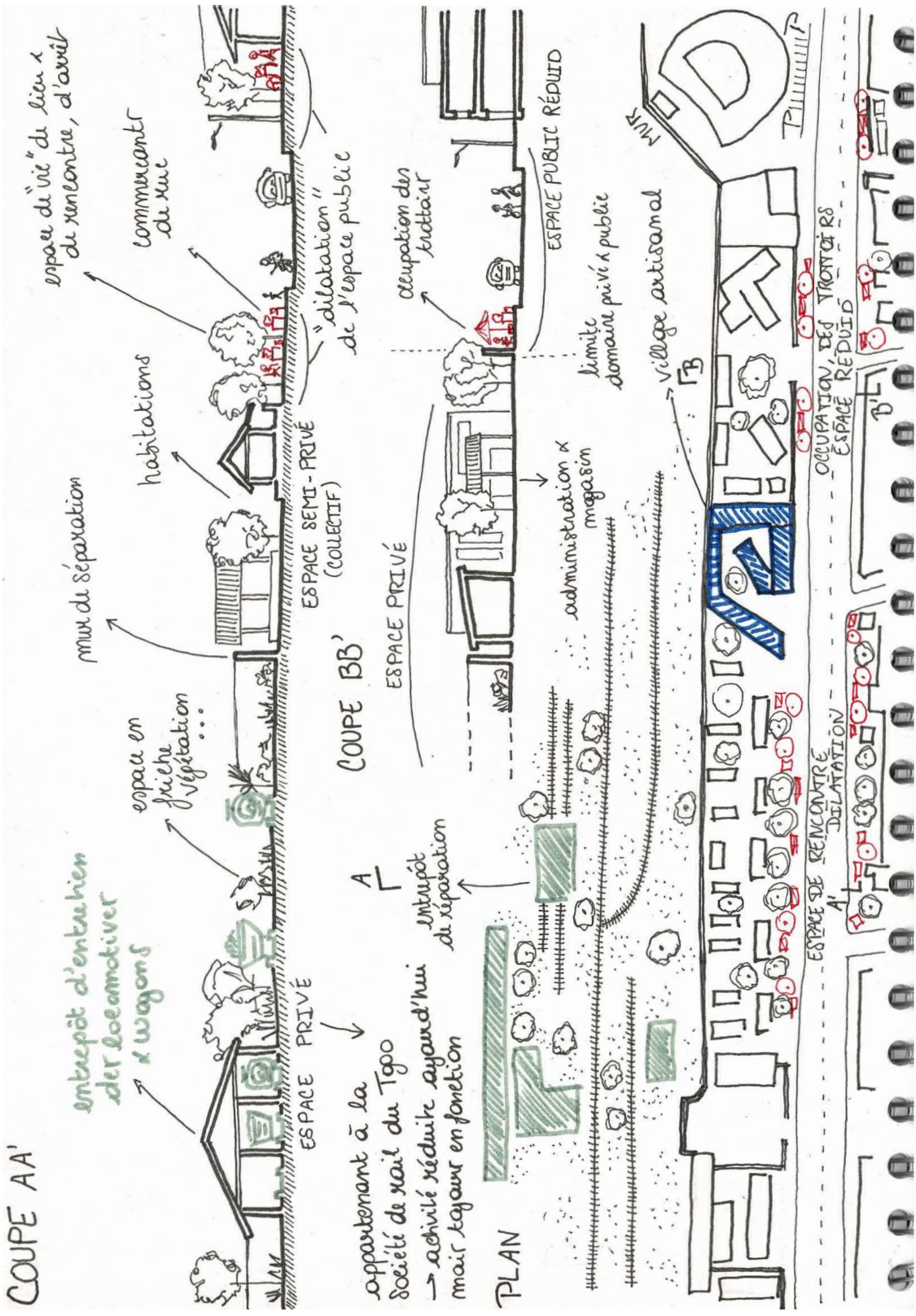
Quand il y a la pluie là, je prends les bâches et je couvre. Et moi je reste là. Mais s'il pleut trop, alors je laisse tout et je rentre.

Comment ça se passe avec les autres commerçants autour ?

Oh bien, ça se passe bien. Quand je ne suis pas là, parfois ma voisine vient et elle vend pour moi. Donc la relation est bonne.

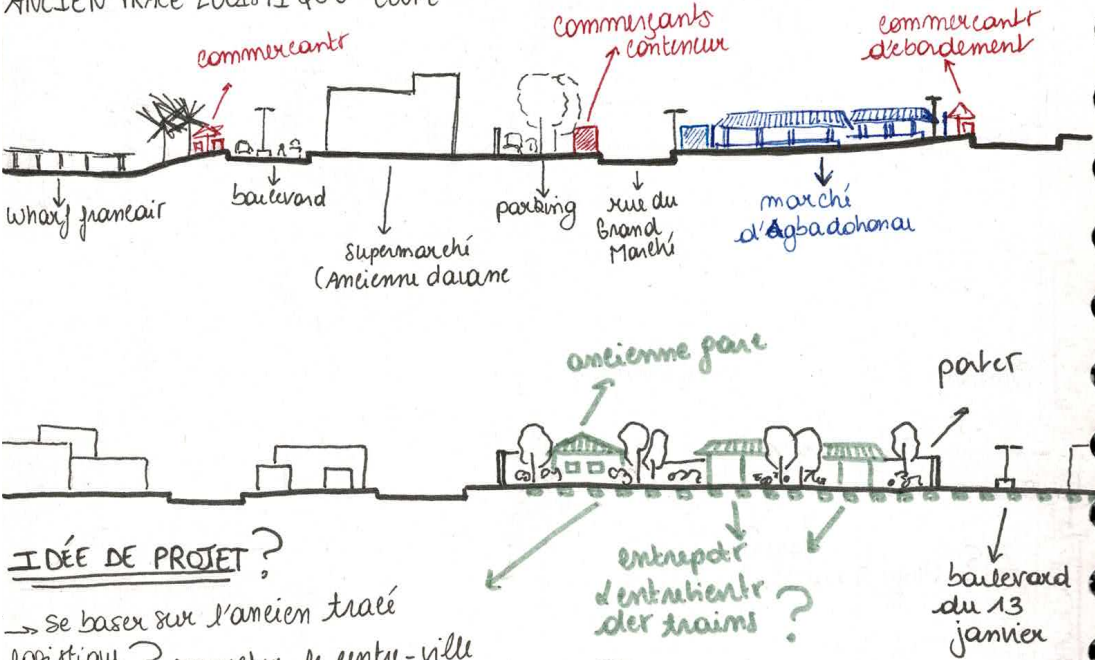
Je vois qu'il y a des rails ici, est-ce qu'il y a parfois des trains qui passent ?

Le train passe oui, mais on a des problèmes avec Togorail. Souvent, ils viennent pour qu'on parte, ils ne veulent pas qu'on soit ici. Parfois, on part puis, après un temps, on finit par revenir. Mais, souvent, juste on négocie, alors on peut rester. Et puis, après un temps, ils reviennent pour prendre l'argent. Il y a aussi la mairie, qui vient et qui prend l'argent aussi. Donc les deux, ça fait beaucoup, nous on se plaint, mais Togorail dit que la mairie ne doit pas prendre l'argent et la mairie dit que oui. Donc, finalement, les deux prennent et on ne peut rien y faire.



Annexe 12 : Croquis d'analyse du quartier de la gare - Centre-ville

ANCIEN TRACÉ LOGISTIQUE COUPE



IDÉE DE PROJET?

- se baser sur l'ancien tracé logistique? connecter le centre-ville avec le rail pour alimenter la périphérie?
- usage informel du rail → trains # + petite échelle



Gérant des lieux

Quels sont les types de déchets que vous récupérez le plus ?

Les boîtes de conserve (comme celle de tomate), les plastiques (durs et secs), les sachets de pure water (sachets d'eau).

Comment avez-vous commencé ce travail ?

Autrefois, c'était comme un dépotoir sauvage où tout le monde venait déposer les ordures. Mais, depuis un temps, il y a une société de ramassage d'ordures qui a pris cette place. Et nous on vient trier les choses ici, on ramasse. Ça fait déjà 3 ans que je fais ce travail et c'est tous les jours.

À quoi ressemble une journée de travail pour vous ici ? Par exemple, vous arrivez vers quelle heure généralement et vous restez ici jusque quelle heure souvent ?

On travaille de 4h00 à 20h00.

Est-ce qu'il y a des moments de la journée ou des jours où il y a plus de gens ?

Ça dépend du jour, mais souvent c'est à midi et après-midi quand y a le marché.

Vous habitez loin d'ici ?

Ma maison est à Adidogomé mais je reste souvent ici car c'est moi qui garde le dépotoir. Je le garde pour que les gens ne viennent pas brûler les ordures. Et aussi, pour pas que d'autres personnes à part nous viennent prendre des choses ou trier. Tout le monde n'a pas le droit de venir verser ici et c'est moi qui m'assure aussi de ce contrôle.

Que faites-vous avec les déchets après ?

On vend ces déchets triés. Il y a beaucoup de directions qui gèrent ces déchets et ces directions ou entreprises sont différentes : celles qui prennent uniquement les sachets plastiques, celles qui prennent les boîtes de conserve... Par exemple, les plastiques durs sont transformés en chaises en plastique.

Comment est géré le reste des ordures non utilisées après que vous les ayez triées ?

Il y a des grands dépotoirs qui prennent tout le reste des déchets. Donc, il y a une structure qui vient ramasser ces déchets 2 ou 3 fois dans la semaine pour le grand dépotoir.

Y-a-t-il quelque chose que vous voudriez faire pour améliorer votre activité ?

Nous avons besoin de matériaux comme des pelles, des gants, des bottes ou des fourches pour faire les entretiens du lieu. Nous voulons bien arranger les lieux ici en mettant une petite baraque, mais, comme on nous menace de quitter, on a cette peur de faire quelque chose.

Collecteurs

Comment ça se passe votre journée ?

Nous collecteurs, nous sommes beaucoup à Lomé et chacun a sa zone. Chaque collecteur a son quartier et c'est la mairie qui donne à chacun sa zone. Nous, par exemple, on gère ce quartier ici. Nous allons chez les gens collecter les ordures maison par maison. Nous travaillons de lundi à samedi. Nous commençons à 9h00 pour revenir verser le premier tour dans les 12h ; puis nous repartons dans les 14h pour rentrer à 16h avec le deuxième tour vu qu'il y a beaucoup d'ordures.

Lors de mon séjour, j'ai rencontré le professeur Emvoulou Innocent Joachim. Je me suis rendue à son bureau à l'université d'architecture de Lomé (EAMAU) pour que l'on se rencontre et qu'on planifie une balade le long du tronçon étudié.

Au début de notre échange, je lui explique ce que j'ai déjà fait depuis le début de mon séjour. Je lui précise également le cadre de mon travail. C'est ainsi que débute cet échange informel et spontané.

Ce qui est intéressant sur cette voie, c'est que, si les commerçants arrivent à faire beaucoup d'activités, c'est parce qu'ils [ceux qui ont construit les voies] ont quand même été intelligents et ont laissé des réserves de part et d'autre de la voie. J'ai fait un peu quelques mesures du côté de l'université et on est autour des 40 mètres.

Je lui demande alors si cette mesure a été prise entre les deux fronts bâtis.

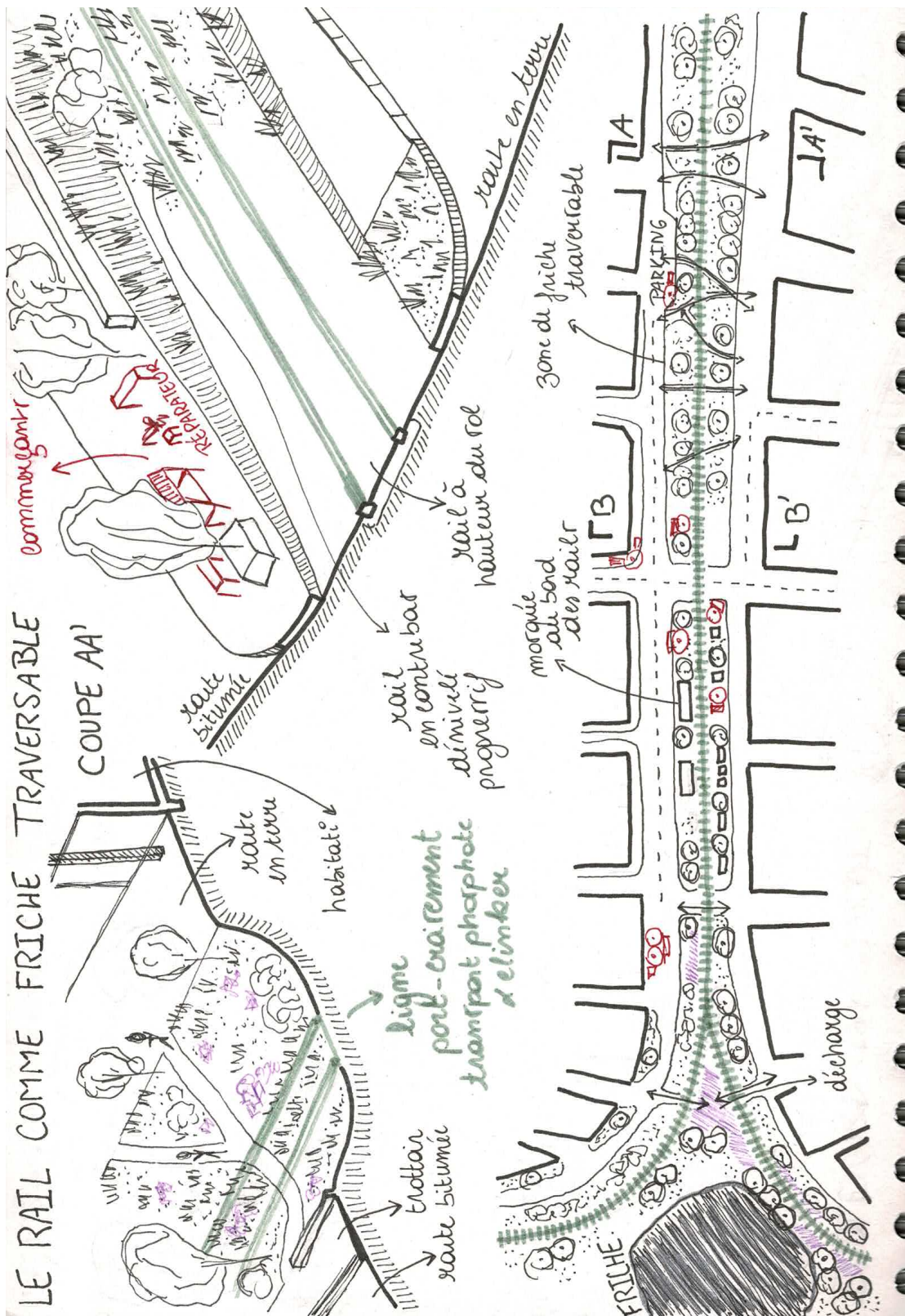
Non, entre le chemin de fer et la propriété privée. En tout cas ici. Comme j'ai un atelier avec les étudiants, j'ai pris les mesures. De l'autre côté, il y a donc le collecteur qui va jusqu'à la mer. Et de ce côté aussi on a essayé de mesurer avec les étudiants : on est arrivé à 40 mètres.

Un léger silence s'installe, on regarde mes plans.

Et ce qui est intéressant, c'est que les espaces laissés de part et d'autre de la voie dégagent une zone de friche le long du chemin de fer qui permet à ce moment-là à la population, soit de transformer ces endroits en dépotoirs, soit de créer une activité commerciale tolérée. C'est toléré par les pouvoirs publics sauf quand il y a des travaux, bon on les fait dégager. Mais, sinon c'est toléré !

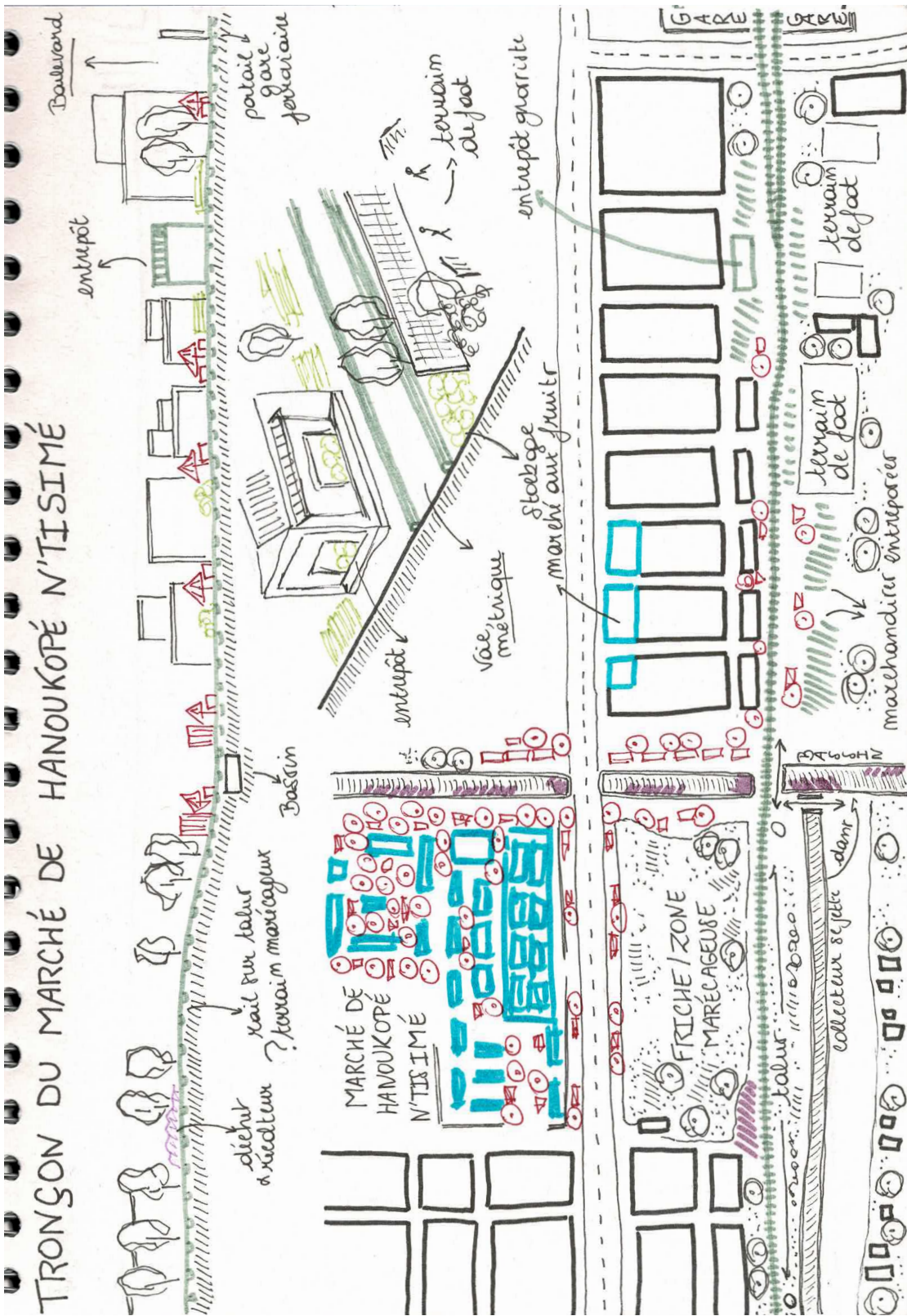
On reparle alors de mon travail et de mes objectifs de projet.

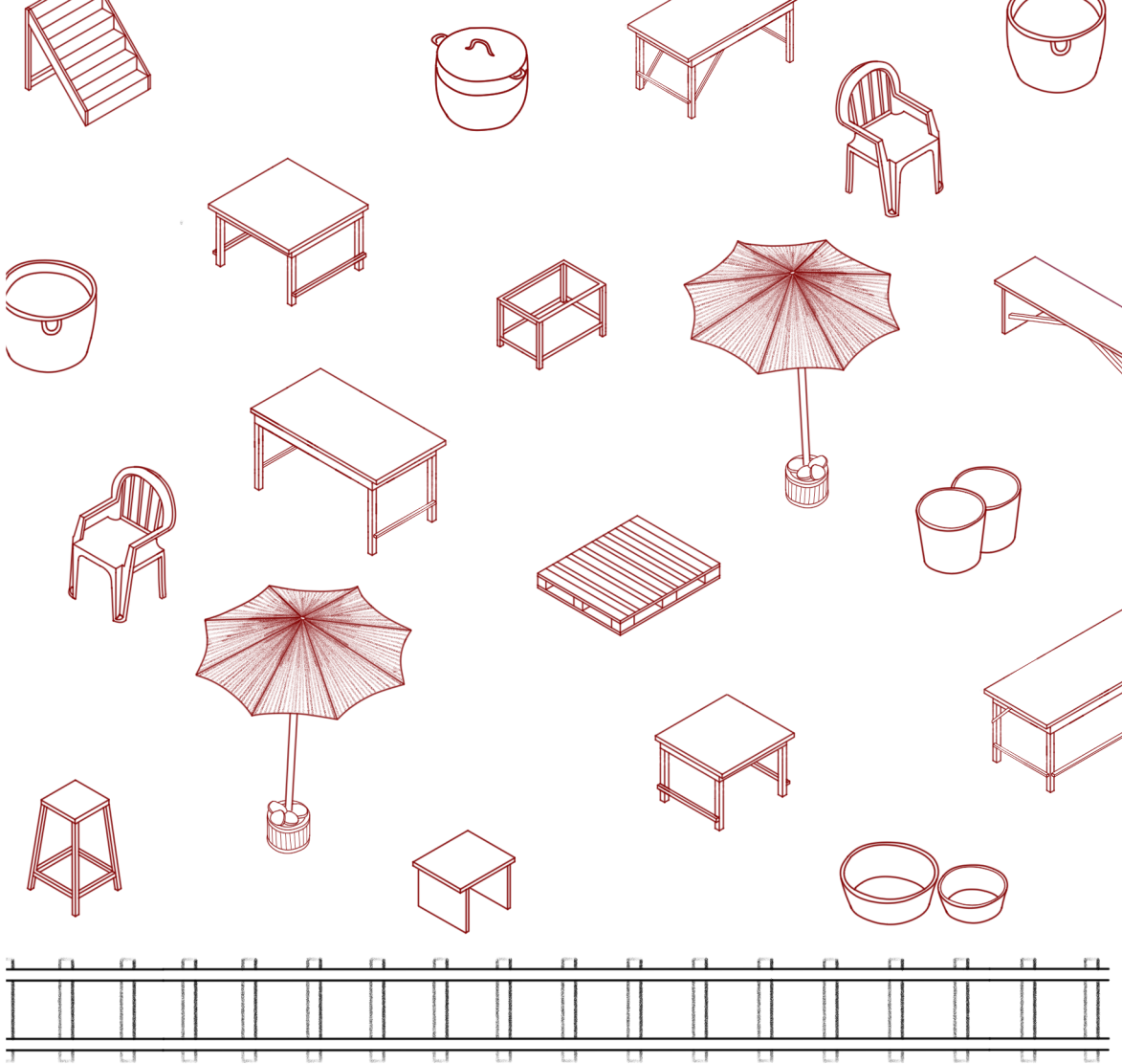
Parce que moi, mes centres d'intérêt, c'est l'occupation de l'espace public : Comment l'espace public est occupé dans nos villes. Donc, ça rejoint un peu tes thématiques. En fait, l'espace public dans nos villes, la plupart du temps, s'il n'est pas pris en main par les pouvoirs publics et qu'il est pris en main par les populations, alors ils s'en servent à leurs besoins quoi. Ils se l'approprient de manière « positive » en créant ce que moi j'appelle « les espaces de vie », donc des petits lieux de restauration ou encore des petits bars. Parfois même des espaces de jeu pour les enfants ou un lieu de repos ou de culte. Là où on ira samedi, on va voir un lieu de culte aménagé vraiment à côté du chemin de fer [rire]. Et c'est vraiment un lieu fréquenté !



Annexe 15 : Croquis d'analyse des ambiances parcourues lors de la balade

TRONÇON DU MARCHÉ DE HANOUKOPÉ N'TISIMÉ





A Lomé, les marchands informels s'installent là où les gens passent et se rassemblent : aux alentours des marchés mais aussi sur les trottoirs, le long des avenues et tout particulièrement aux abords des voies ferrées.

Le rail, comme on l'appelle, héritage de l'époque coloniale, longue artère reliant le nord du Togo à sa capitale, Lomé, véritable carrefour commercial, traverse la ville comme une cicatrice industrielle en acheminant des marchandises vers la zone portuaire sans s'arrêter, ignorant presque les nombreux marchands qui s'installent le long de son parcours.

Ce travail est né d'un coup de cœur, d'une rencontre avec ce territoire, ses rails et ses marchands. Le projet présenté ne cherche pas à formaliser mais à composer : il propose en effet, le long des voies, une trame de modules simples que chaque marchand peut s'approprier, faire grandir, transformer selon ses désirs et ses besoins. Et il imagine un rail qui soit à la fois au service du développement commercial du pays et tout autant à la disposition des commerçants informels avec leurs usages et leurs pratiques traditionnelles qui font l'âme du Togo.