

Sciences et sociétés



Auteurs: Yves ZONGO, Dieudonné TIBIRI, Yassine AKHMOUCH, Lahcen OUASMI, Wend-Vénègda Arsène DIPAMA, Luc Hervé ONGONG, Awa YMBA, Justine OUOBA, Cheick Ahmed OUATTARA, Bobo- Dioulasso, Armel G PODA, Ziemlé Clément MEDA, Yacouba SAWADOGO, Odilon KABORE, Émile BIRBA, Adama SOURABIÉ, Jacques ZOUNGRANA, Isidore Tiandiogo TRAORE, Sylvain GODREUIL, Abdoul-Salam OUEDRAOGO, Pascal NYAM, Dekao Fabrice TIEMOU, Ibrahima KARAMOKO, Alexis Yelsside Panimdi SAMA, Ismael OUEDRAOGO, Marie Chantal MILLOGO, Tiegbe TOURE, Drissa BALLO, Harimanantsoa Livaniaina RAZANAJAFY, Salifou YÉO, Gnissan Henri Auguste YAO M'bégnan COULIBALY, Sanansi CISSÉ, Mame Amade NGOM, Youssouph SANÉ, Amy GUEYE, Koung-Nongom BONKOUNGOU, Antoine NIAMBA, Pascal NYAM, Mehso Mylène ELLA TANO, Fulbert TRA, Prosper Sékdja SAMON, N'gnonnissè Mèdéhoulénou TOSSOU



Vol. 3, Num. 6, Décembre 2025

Sciences et sociétés : nouveaux paradigmes

eISSN 2959-8079
ISSN-L 2959-8060
**REVUE
HYBRIDES**



Sciences et sociétés

Nouveaux paradigmes, nouvelles approches

Tome 7

revuehybrides.org



Vol. 3, Num. 6, Décembre 2025

VOL. 3, NUM. 6, DEC. 2025

REVUE HYBRIDES (RALSH)

e-ISSN 2959-8079 / ISSN-L 2959-8060

VOL. 3, NUM. 6 · DÉC. 2025



SCIENCE ET SOCIÉTÉS

NOUVEAUX PARADIGMES ET NOUVELLES APPROCHES (TOME 7)

Yves ZONGO, Dieudonné TIBIRI, Yassine AKHMOUCH, Lahcen OUASMI, Wend-Vénègda Arsène DIPAMA, Luc Hervé ONGONG, Awa YMBA, Justine OUOBA, Cheick Ahmed OUATTARA, Bobo- Dioulasso, Armel G PODA, Ziemlé Clément MEDA, Yacouba SAWADOGO, Odilon KABORE, Émile BIRBA, Adama SOURABIÉ, Jacques ZOUNGRANA, Isidore Tiandiogo TRAORE, Sylvain GODREUIL, Abdoul-Salam OUEDRAOGO, Pascal NYAM, Dekao Fabrice TIEMOU, Ibrahima KARAMOKO, Alexis Yelsside Panimdi SAMA, Ismael OUEDRAOGO, Marie Chantal MILLOGO, Tiegbe TOURE, Drissa BALLO, Harimanantsoa Livaniaina RAZANAJAFY, Salifou YÉO, Gnissan Henri Auguste YAO M'bégnan COULIBALY, Sanansi CISSÉ, Mame Amade NGOM, Youssouph SANÉ, Amy GUEYE, Koung-Nongom BONKOUNGOU, Antoine NIAMBA, Pascal NYAM, Mehso Mylène ELLA TANO, Fulbert TRA, Prosper Sékdja SAMON, N'gnonnissè Mèdéhouénou TOSSOU

ÉDITORIAL

GODWE BIRWE

UNIVERSITÉ DE MAROUA, CAMEROUN



© REVUE HYBRIDES (RALSH), DÉCEMBRE 2025

COUVERTURE : © Revue Hybrides

MISE EN PAGE ET MAQUETTAGE : Revue Hybrides

ÉDITORIAL : GODWE BIRWE, Université de Maroua, Cameroun

TRADUCTIONS : Joël ÉCHITCHI TEKA (Université de Maroua, Cameroun) & Christian TIAKO
YOUADJEU (MINESEC, Cameroun)

INDEXATION



Licence d'utilisation : Creative Commons Attribution CC-BY

Les publications peuvent être copiées, diffusées, transmises et affichées sur n'importe quel support ou format, à condition de citer l'auteur (BY) et les références de la revue. Cette licence autorise aussi l'utilisation commerciale.

e-ISSN 2959-8079 / ISSN-L 2959-8060

<https://revuehybrides.org/>

infos@revuehybrides.org / revuehybrides@gmail.com

impact factor : 3.976

Version imprimée en France & Cameroun

Printed in France & Cameroon

Impreso en Francia & Camerún

ÉQUIPE ÉDITORIALE

Directeur de publication : Gislain ESSOME LELE, Université Marie & Louis Pasteur, ISTA UR
4011 / Université Jean-Monnet Saint-Étienne, UR ECLLA, France
Rédacteur en chef : Joël ÉCHITCHI TEKA, Université de Maroua, Cameroun

SECRÉTARIAT TECHNIQUE ET DE RÉDACTION

M. Alain DJARSOUMNA, ARAFAT ABAKAR, M. Bachir Tamsir NIANE, M. Cédric TEGUEDONG
NGUEKEU, M. Christian TIAKO YOUADJEU, M. Eugène SAKAME, M. Narcisse BOUBA DJELANG, Dr.
Paul BINI KOFFI MOUROUFIE & Dr Simpson Dorothy MBADINGA MBADINGA

COMITÉ SCIENTIFIQUE ET DE LECTURE

Frédéric SPAGNOLI (Professeur des universités, HDR, Université Marie & Louis Pasteur, France),
Georges MOUKOUTI ONGUEDOU (Professeur Titulaire, Université de Bertoua, Cameroun),
Stéphane KALUDI NDONDJI (Professeur Associé, Université de Lubumbashi, RD Congo),
Abdelouahid TIOUIDIOUINE (Maître de conférences, Université de Relizane, Algérie), **Ahlem
ROUABHIA** (Maître de conférences, Université de Tebessa, Algérie), **Aimé BANZA ILUNGA**
(Maître de conférences, Université de Lubumbashi, RD Congo), **Arsène ELONGO** (Maître de
conférences, Université Marien Ngouabi, Congo), **Assia MARFOUQ** (Maître de conférences Habileté,
Université Hassan Premier de Settat, Maroc), **Brice Arsène MANKOU** (Maître de Conférences, Reims
DYSOLAB, Université de Rouen, Normandie, France), **Djedou Martin AMALAMAN** (Maître de
conférences CAMES, UPGC de Korhogo, Côte d'Ivoire), **Drissa KONE** (Maître de conférences,
Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire), **Gilbert ATINDOGBE** (Maître de conférences,
Université d'Abomey-Calavi, Bénin), **Ibrahim MALAM MAMANE SANI** (Maître de conférences
CAMES, Université Abdou Moumouni, Niger), **Landry Yves FALLE** (Maître de conférences,
Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire), **Kouakou Laurent ASSOUNGA** (Maître de
conférences, Félix Houphouët-Boigny de Cocody, Côte d'Ivoire), **Patrick TOUMBA HAMAN**
(Maître de conférences, Université de Maroua, Cameroun), **Raymond-Bernard AHOUEJINOU**
(Maître de conférences, Université d'Abomey-Calavi, Bénin), **Robert MAMADI** (Maître de
conférences CAMES, Université Adam Barka d'Abéché, Tchad), **Zacharie HATOLONG BOHO**
(Maître de conférences, Université de Maroua, Cameroun), **Abraham DAOKA** (Université de Maroua,
Cameroun), **Adjé Séverin ANGOUA** (Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan, Côte d'Ivoire),
Amos KAMSU SOUOPTETCHA (Université de Maroua, Cameroun), **André Bienvenu MFO**
(Université de Yaoundé 1, Cameroun), **Amel FTITA** (Université virtuelle de Tunis, Tunisie), **Anicet
DONFACK SOUNNA** (Université d'Alcalá, Espagne), **Antoine-Beauvard ZANGA** (ENS, Université
de Yaoundé 1, Cameroun), **Appolinaire LOUMGUE** (Université de Maroua, Cameroun), **Arnaud
Romaric TENKIEU TENKIEU** (Université de Douala, Cameroun), **Bassirima KONÉ** (Université
Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire), **Benoît TINE** (LARSSES-QUASZ, Sénégal), **Bertin
NGUEFACK** (Université de Yaoundé, Cameroun), **BIRWE GODWE** (ENS, Université de Maroua,
Cameroun), **Bougadari DOUMBIA** (Institut Universitaire de Développement Territorial / Université
des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako, Mali), **Destin FEUTSEU DASSI** (Université de
Dschang, Cameroun), **Dimkèg Sompasaté Parfait KABORE** (Université Thomas SANKARA,
Burkina Faso), **Érick Achille NKO'O BEKONO** (Université de Bertoua, Cameroun), **Fabrice
ONANA NTSA** (Université de Yaoundé 1, Cameroun), **Floribert NOMO FOUA** (Université de
Yaoundé 1, Cameroun), **Franck AMOUSSOU** (Université André Salifou (UAS) de Zinder, Niger),
Franck Rostov TSAMO DONGMO (Université de Dschang, Cameroun), **Gabin KENKO
DJOMENI** (Institut Universitaire de la Côte, Cameroun), **Harold Gael NJOUNANG DJOMO**
(Laboratoire GREVA, Cameroun), **HASSANA (DGSN, Cameroun), Issa AHAMADOU HAMAGE**

(Université Abdou Moumouni, Niger), **Jean de Dieu GWETH BI BISSO** (Institut supérieur des sciences et techniques appliquées à la santé, Cameroun), **Joseph Yannick MBATCHOU** (Université de Yaoundé 1, Cameroun), **José Alejandro MORALES SOTO** (Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), México), **Karima ZEROUALI** (Université de Biskra, Algérie), **Liliane KOUASSI AMOIN** (Institut National Supérieur des Arts et de l'action Culturelle, Côte d'Ivoire), **Magloire NISSIMAISOU** (Université de Maroua, Cameroun), **Malek KHALDI** (Chercheuse indépendante, Tunisie), **MFOUAPON ALASSA** (Université de Yaoundé 1, Cameroun), **Oscar KEM-MEKAH KADZUE** (Escuela Normal Superior de Yaoundé 1, Cameroun), **Pierre Ledoux NDII** (Université de Yaoundé 1, Cameroun), **Régine Mireille ESSAMA** (Université de Bertoua, Cameroun), **Rodrigue WOUASSI LADJINO** (Université de Yaoundé 1, Cameroun), **Saidi HICHAM** (Université Moulay Ismail, Maroc), **Samira BERDJI BESSEGHIR MUSTAPHA** (Université de Relizane, Algérie), **Sidbéné-Wendé Brigitte SAWADOGO/ZONGO** (Université Norbert ZONGO, Burkina Faso), **Susana Astrid LÓPEZ GARCÍA** (Instituto Tecnológico Superior de Naranjos, México), **Tamboura AMADOU** (ENS Burkina Faso), **Thierry Martin FOUTEM** (Université de Dschang, Cameroun), **Thierry Benoît BIDIAS** (Chercheur indépendant, Cameroun), **Thomas FONE** (Université de Douala, Cameroun), **Wendnonga Gilbert KAFANDO** (Université Joseph Kizerbo (UJKZ), Burkina Faso), **Winnie NYANGON** (Université de Ngaoundéré, Cameroun), **Yacouba TENGUERI** (Université Daniel Ouezzin Coulibaly, Burkina Faso), **Yao Saturnin Davy AKAFFOU** (Université Félix Houphouët Boigny, Côte d'Ivoire) & **Zoulkoufoulou OURO-GBELE** (Université de Lomé, Togo).

SOMMAIRE

ÉDITORIAL	VIII
{SECTION 1}	1
SCIENCES DU LANGAGE & LITTÉRATURE	1
<i>Analyse sémiotique de l'hybridité dans le film Les trois lascars (2021) de Boubacar Diallo.....</i>	<i>1</i>
<i>Semiotic analysis of hybridity in Boubacar Diallo's film Les trois lascars (2021).....</i>	<i>1</i>
Yves ZONGO.....	1
<i>Hybridité culturelle et mémoire discursive dans Tiébélé (2020) d'Abraham Abassague</i>	<i>16</i>
<i>Cultural hybridity and discursive memory in Tiébélé (2020) by Abraham Abassague</i>	<i>16</i>
Dieudonné TIBIRI.....	16
<i>Les Gardiens du Temple de Cheikh Hamidou Kane : narration du conflit sociopolitique et construction de la paix en Afrique postcoloniale</i>	<i>33</i>
<i>Les Gardiens du Temple de Cheikh Hamidou Kane : narrating sociopolitical conflict and peacebuilding in postcolonial Africa.....</i>	<i>33</i>
Drissa BALLO.....	33
<i>Intermédialité et innovation pédagogique dans la littérature postcoloniale africaine</i>	<i>44</i>
<i>Intermediality and Pedagogical Innovation in African Postcolonial Literature</i>	<i>44</i>
Dekao Fabrice TIEMOU	44
Ibrahima KARAMOKO.....	44
<i>Les patronymes en pays Tagbana (XVIII^e-XX^e siècle).....</i>	<i>57</i>
<i>Surnames in Tagbana country (18th-20th centuries</i>	<i>57</i>
Tiegbe TOURE	57
<i>Le discours initiatique du maître-libertin dans La Paysanne perversie de Rétif de la Bretonne 1734-1806</i>	<i>66</i>
<i>The master's initiation discourse in La Paysanne perversie by Rétif de la Bretonne 1734-1806.....</i>	<i>66</i>
Mamadou SIDIBE.....	66
Sessia Inesse BOHOUN	66
<i>Inscriptions vernaculaires sur les véhicules personnels, utilitaires et poids lourds au Maroc : entre formes linguistiques et thématiques sociales</i>	<i>78</i>
<i>Vernacular inscriptions on personal, commercial and heavy goods vehicles in Morocco: between linguistic forms and social themes.....</i>	<i>78</i>
Yassine AKHMOUCH	78
Lahcen OUASMI.....	78
{SECTION 2}	107
SCIENCES HUMAINES.....	107

<i>Stratégie d'émergence dans le Sud global: regard sur les leviers d'un développement endogène et durable en Afrique (2000-2020)</i>	108
<i>Emergence strategy in the Global South: a look at the drivers of endogenous and sustainable development in Africa (2000-2020)</i>	108
Wend-Vénègda Arsène DIPAMA	108
<i>Colonialité et paupérisation du Cameroun : une critique sociohistorique de l'ordre économique néolibéral</i>	122
<i>Coloniality and impoverishment of Cameroon: A Socio-Historical Critique of the neoliberal Economic Order</i>	122
Luc Hervé ONGONG	122
<i>Médecine alternative et prise en charge des personnes vulnérables durant le Covid-19 à Bobo-Dioulasso</i>	135
<i>Alternative medicine and care of vulnerable people during the Covid-19 pandemic in Bobo-Dioulasso</i>	135
Awa YMBA et al.	135
<i>Sécurité alimentaire et warrantage dans la province de la Sissili, au sud du Burkina Faso</i>	148
<i>Food security and warrantage in the province of Sissili, southern Burkina Faso</i>	148
Alexis Yelsside Panimdi SAMA	148
Ismael OUEDRAOGO	148
Marie Chantal MILLOGO	148
<i>Analyse mixte des déterminants de la non-satisfaction des usagers de l'antenne d'hygiène publique de Bouaké (Côte d'Ivoire)</i>	165
<i>Mixed methods analysis of the determinants of user dissatisfaction at the Bouaké public hygiene unit (Côte d'Ivoire)</i>	165
Salifou YÉO	165
Gnissan Henri Auguste YAO	165
M'bégnan COULIBALY	165
Sanansi Cissé	165
<i>Management hiérarchique des enseignants et continuité éducative en contexte de crise sécuritaire au Burkina Faso : le cas du Nayala</i>	179
<i>Hierarchical management of teachers and educational continuity in the context of the security crisis in Burkina Faso: the case of Nayala</i>	179
Koug-Nongom BONKOUNGOU	179
Antoine NIAMBA	179
<i>Logiques de la territorialité de la mendicité des taalibe bissau-guinéens dans l'espace urbain dakarois</i>	193
<i>The logic behind the territoriality of begging among guinean-bissau taalibe in urban Dakar</i>	193

Mame Amade NGOM.....	193
Youssouph SANÉ.....	193
Amy GUEYE	193
<i>Loisirs et identité culturelle en contexte urbain : cas de la fête intergénérationnelle et traditionnelle chez les Ébriés d'Anoumanbo de Marcory en Côte d'Ivoire</i>	<i>207</i>
<i>Leisure and cultural identity in an urban context: the case of intergenerational and traditional celebrations among the Ébrié people of Anoumanbo in Marcory, Ivory Coast</i>	<i>207</i>
Mehsou Mylène ELLA TANO.....	207
Fulbert TRA	207
<i>Importance des infrastructures routières dans la dynamique de croissance urbaine et de mobilité à Bohicon (Bénin)</i>	<i>216</i>
<i>The importance of road infrastructure in the dynamics of urban growth and mobility in Bohicon (Benin)</i>	<i>216</i>
N'gnonnissè Mèdéhouénou TOSSOU	216
<i>Initiatives de valorisation des pneus usagés dans le Grand Lomé : des retombées socio-économico-environnementales aux défis.....</i>	<i>229</i>
<i>Initiatives to recycle used tires in Greater Lomé : socio-economic and environmental benefits and challenges.....</i>	<i>229</i>
Prosper Sékdja SAMON.....	229
<i>Comprendre la notion d'émergence pour les pays africains : un véritable casse-tête</i>	<i>246</i>
<i>Understanding the concept of emergence for African countries: a real puzzle</i>	<i>246</i>
Pascal NYAM.....	246
{SECTION 3}	261
SCIENCES ÉCONOMIQUES	261
<i>Le concept d'entrepreneur en sciences économiques : Vers une analyse en termes de convergence et de divergence de théories et d'idées</i>	<i>262</i>
<i>The concept of entrepreneur in economics: Towards an analysis in terms of convergence and divergence of theories and ideas.....</i>	<i>262</i>
Harimanantsoa Livaniaina RAZANAJAFY	262



Initiatives de valorisation des pneus usagés dans le Grand Lomé : des retombées socio-économico-environnementales aux défis

*Initiatives to recycle used tires in Greater Lomé : socio-economic and environmental
benefits and challenges*

Prosper Sékdja SAMON

Département de sociologie, CERVIDA-DOUNEDON

Université de Lomé, Togo

Email : prospersamon@gmail.com

Résumé : Réfléchir à apporter une solution au phénomène de gestion des déchets en ville est plus qu'une nécessité, une urgence. Dans le grand Lomé, la pratique de récupération et de transformation des pneus usagés est observable. L'objectif de cette recherche est de mettre en lumière les initiatives de valorisation des pneus usagés dans le grand Lomé en faisant ressortir les retombées positives de la pratique mais aussi en analysant les défis auxquels elle est confrontée. La méthodologie mobilisée est celle qualitative qui s'articulera autour des entretiens semi-directifs, de l'observation directe et de la photographie, en plus de la cartographie sensible. En tout état de cause, la valorisation des pneus usagés dans le grand Lomé est une pratique embryonnaire qui est menée par deux groupes d'acteurs : les fournisseurs et les transformateurs. Plusieurs tonnes de pneus sont ainsi recyclées et transformées en objet d'art, en support pour culture hors sol, en matériels réutilisables pour divers usages industriels et domestiques, etc. constituant de ce fait une part valorisable non négligeable des déchets solides produits sur l'espace loméen. L'économie circulaire induite par la pratique est également une réalité, permettant aux acteurs de pouvoir générer de la ressource allant de 5000 à 300.000 francs CFA selon le type d'acteur et l'étendue de son investissement. Les défis se lisent en termes de structuration et d'accompagnement institutionnel et financier.

Mots-clé : Pneus usagés, Environnement urbain, Recyclage, Déchet solide urbain, Grand Lomé

Abstract: Finding a solution to the problem of waste management in cities is more than a necessity—it is an urgent priority. In Greater Lomé, the practice of recovering and recycling used tires is widespread. The aim of this research is to highlight initiatives for recycling used tires in Greater Lomé, emphasizing the positive impacts of the practice but also analyzing the challenges it faces. The methodology used is qualitative and will be based on semi-structured interviews, direct observation, and photography, in addition to sensitive mapping. In any case, the recovery of used tires in Greater Lomé is an embryonic practice carried out by two groups of actors: suppliers and processors. Several tons of tires are recycled and transformed into works of art, supports for soilless cultivation, reusable materials for various industrial and domestic uses, etc., thus constituting a significant recoverable portion of the solid waste produced in the Lomé area. The circular economy generated by this practice is also a reality, enabling stakeholders to generate resources ranging from 5,000 to 300,000 CFA francs, depending on the type of stakeholder and the extent of their investment. The challenges lie in terms of structuring and institutional and financial support.

Keywords: Used tires, Urban environment, Recycling, Municipal solid waste, Greater Lomé

Introduction

La population mondiale est devenue majoritairement urbaine pour la première fois en 2009, et cette tendance ira en crescendo puisque d'ici à 2030, le monde comptera 5 milliards de citadins (Marchal et Stébé, 2018, p. 18) avec son cortège de défis. L'histoire de l'humanité se joue ainsi, remettant en cause les modèles économiques et obligeant à un changement de paradigme dans la manière de vivre et dans l'adoption des modèles de développement. Les villes deviennent de ce fait, les principales scènes de théâtre où se joueront désormais les multiples formes d'interactions sociales permettant la lecture de la complexité du lien entre le citadin et son milieu face à la résurgence des conséquences dues à ce boom démographique (Samon, 2021, p.22). Au rang de ces conséquences, l'environnement urbain tient la tête de liste surtout dans les villes des pays en développement (Amérique du sud, Afrique et Asie).

La gestion de l'environnement urbain dans les villes africaines se pose désormais comme un enjeu de gouvernance au regard des conséquences notoires constatées sur les populations et des préjudices subis en tout genre (Samon, 2021, p. 23). L'un des défis qui sapent l'environnement dans les villes africaines reste la gestion des déchets solides urbains (DSU). En effet, la problématique liée à la gestion des déchets solides dans les villes africaines tire sa source des modes de vie et attitudes que les populations développent face aux détritiques, et aussi du management politique mis en place dans les pays qui, pour la plupart sont aux abois.

Le Grand Lomé n'en est pas du reste. Avec une population estimée à 2.188 376 habitants (Recensement Général des Personnes et des Habitats -5, 2022, p. 11), un individu y produit 0,45 kg de déchets par jour soit une production annuelle totale de 305 340 tonnes dans le Grand Lomé (District Autonome du Grand Lomé, 2022, p. 7). Plus de 89 428 tonnes de déchets sont collectées et enfouies soit un taux de collecte de 29,29% (id), ce qui veut dire que plus de 70% des déchets produits finissent dans la nature. Face à ce décor, il apparaît clairement que si rien n'est fait pour inverser la situation, l'environnement urbain du Grand Lomé sera fortement entamé, si il ne l'est déjà, avec toutes les conséquences que l'on peut bien imaginer. Le recyclage s'offre incontestablement comme un levier sur lequel l'on doit activer pour donner une réponse à l'urgence environnementale que la gestion des déchets représente désormais pour le milieu. Il faut désormais promouvoir les bonnes pratiques en matière d'urbanisme durable et pour cela, les villes africaines doivent être des espaces de créativité permanente (Elamé, 2022, p.3). C'est sûrement dans ce élan de créativité, que le secteur du recyclage accueille des acteurs qui tentent de jouer leurs partitions au travers de leurs créativités agissantes sur les déchets. Dans la pléiade de déchets possiblement recyclables, l'on remarque l'existence d'un déritique particulier : les pneus. Nous partons d'un postulat simple : aucun engin ne roule sans pneu et tous les engins roulants ont au moins deux pneus. S'il est vrai que pour la sécurité des utilisateurs d'engins, la qualité des pneus joue un rôle central, il est alors vrai qu'autant que la durée de vie de l'engin se prolonge, autant les pneus doivent être périodiquement changés. Un questionnement a possiblement orienté notre regard analytique : où vont les pneus usés de ces nombreuses automobiles qui arpentent les rues de Lomé jour et nuit ? comment sont-ils traités et quelle est leur finalité ?

Jadis encombrant, des initiatives en faveur des pneus usagés prennent forme, de nos jours dans le grand Lomé, tendant à donner au pneu usagé un nouveau destin. Plusieurs sont ces acteurs qui ont investi ce domaine et qui participent ainsi, à leur échelle, à apporter une solution d'appoint au phénomène, en donnant une seconde vie à un objet tombé en désuétude auparavant. Quels sont ces acteurs qui s'y retrouvent et quelles sont leurs stratégies d'intervention ? L'objectif de ce papier est de mettre en lumière les initiatives de valorisation des pneus usagés dans le grand Lomé en ressortant les retombées positives de la pratique mais aussi en analysant les défis auxquels elle est confrontée.

Pour ce faire, l'étude s'inscrit dans « l'intégration des préoccupations du développement durable dans la fabrique de la ville » développée par Hamman (2021, p. 22) qui permet de pouvoir lire le recyclage comme un palier important dans la fabrique de la ville à l'aune du développement durable. On ne peut pas parler de développement urbain durable et faire abstraction de la gestion des déchets, quelle que soit leur nature, surtout dans un contexte de boom démographique sans cesse grandissant. Dans le Grand Lomé, la pratique de recyclage prend de l'ampleur, même si elle est encore pour la plupart du temps dans l'informel (Sibabi, A., Sokemawu, K., 2022). Pour consolider un peu plus notre cadre théorique, nous avons adopté pour la sociologie de la compréhension qui est une analyse développée par Kaufmann (1996, p. 87) qui cadre parfaitement avec la méthode qualitative que nous avons mobilisée et qui permet de percer les réalités du terrain au travers des entrevues individuelles. Cette posture théorique nous a permis de percer les logiques d'acteurs investis dans le domaine pour mieux comprendre et interpréter la portée de leurs actions dans le cadre de la valorisation des pneus usagés.

Le Grand Lomé est la première communauté urbaine dans l'histoire du Togo depuis l'effectivité de la décentralisation en 2019 et se compose des préfectures du Golfe et d'Agoè. Ville la plus peuplée du Togo, elle a une population qui est estimée à 2 188 376 habitants en 2022 (Recensement Général des Personnes et des Habitats -5, 2022, p. 11), alors qu'elle était de 1 571 508 habitants en 2010 (Recensement Général des Personnes et des Habitats, 2010, p. 6) ; ce qui montre un accroissement national de 2,3 % par année entre 2010 et 2022. La superficie du grand Lomé est de 425,6Km² et regroupe officiellement 13 communes depuis 22 décembre 2017 selon le décret n° 2017-144/PR. Dans le cadre de ce papier, nous avons choisi d'intégrer l'ensemble du territoire à notre analyse puisque nous avons constaté que les initiatives de valorisation des pneus usagés ne sont pas propres à un quartier ou à une commune du grand Lomé, au contraire, c'est une pratique qui tend à se généraliser et est facilement perceptible d'ailleurs partout sur l'espace le périmètre en question.

Pour cette raison, la méthodologie utilisée qui est essentiellement qualitative s'est déployée au fur et à mesure sur l'ensemble de l'espace du Grand Lomé du 14 mai au 17 juillet 2025 permettant de procéder par une sorte de maillage du territoire aux fins de pouvoir relever l'existence et le développement de ces initiatives.

Ainsi, les études menées sur le milieu nous ont conduit vers différents résultats ici présentés. Dans un premier temps la méthode mobilisée sera mise à nu puis s'ensuivront les résultats proprement dits, qui seront ensuite discutés nous permettant d'ouvrir le sujet au travers d'un bilan conclusif.

1. Méthodes

Conformément à l'objectif que cette étude s'est assignée qui est la mise en lumière des initiatives de valorisation des pneus usagés dans le grand Lomé, plusieurs sont les acteurs qui sont concernés. On peut mentionner : la population qui ici est désignée par le vocable « usagés des automobiles », les vulcanisateurs, les mécaniciens, les tenanciers de plateforme de réception des pneus usagés, les collecteurs de pneus usagés, les revendeurs de pneus, les artistes plasticiens, les usines de transformation du métal, en l'occurrence. Au total, les enquêtes ont touché 44 personnes suivant la méthode qualitative appropriée et préalablement convenue¹. Comme déclinée plus haut, cette recherche a essentiellement fait usage de la méthode qualitative avec comme outils de collecte la grille d'observation, les guides d'entretiens, la grille de photographie sensible et géoréférencée. Ce choix puise sa justification du fait qu'il s'agit d'un sujet qui touche en priorité à la perception et surtout cherche à faire

¹ Nous parlons de convenu, car avant l'entretien, nous expliquons à l'enquêté la méthode que nous voulons appliquer et avec son aval, nous adoptons l'option retenue et c'est ainsi que certains ont préféré juste être interviewé tandis que d'autre n'ont pas trouvé d'inconvénient que nous prenions des photos.

émerger les retours multimodaux (les retombées et défis) que représentent la pratique de valorisation de pneus usagés dans tout le Grand Lomé, notre zone de recherche. La carte ci-dessous illustre les territoires qui composent notre terrain de recherche.

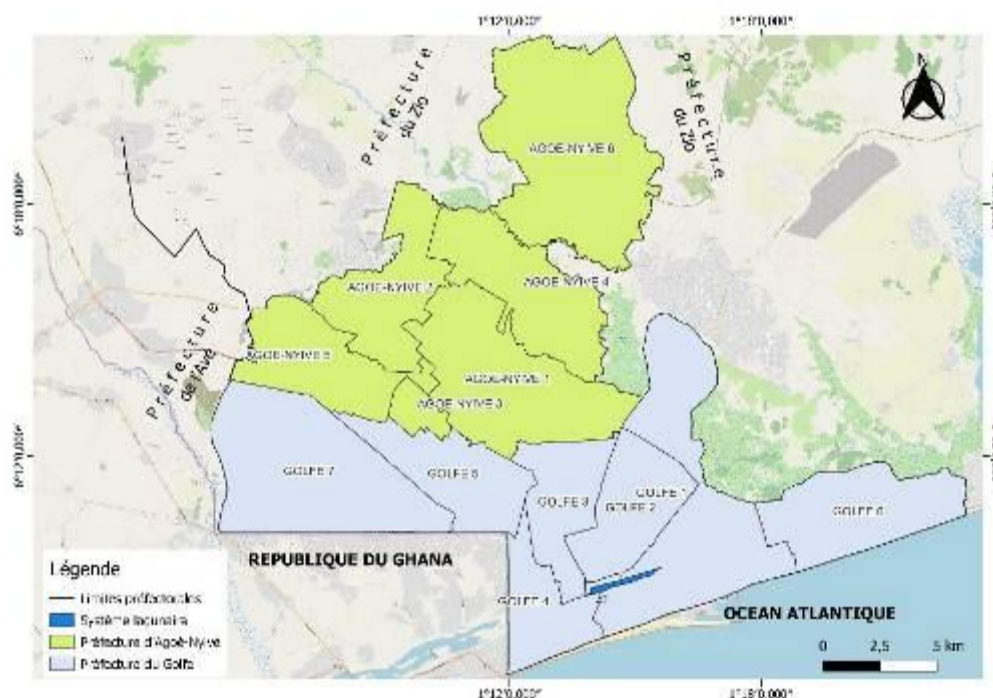


Figure 1. Carte du Grand Lomé (source : Samon, P., 2025)

Ainsi, les entretiens individuels et l'observation méthodique ont été menés avec les acteurs ciblés qui ont pu nous renseigner sur les différentes aspérités de la pratique telles que : la source des pneus neufs, la collecte des pneus déchets, la transformation de ces pneus, les retombées diverses, les défis liés à la pratique, etc. Au total, 44 enquêtés ont été rencontrés dans le cadre de cette étude grâce à un échantillonnage par choix raisonné qui nous a conduit directement vers les acteurs impliqués et avec la méthode boule de neige nous avons pu interviewer ce nombre d'enquêtés et ce chiffre a été atteint grâce au seuil de saturation développé par Marshall et al. (2013, pp. 11-22) et Guest et al. (2006, pp. 59-82), pour qui, cette technique permet de saisir le moment où la collecte de nouvelles données qualitatives ne change plus, ou très peu, ou le moment où chaque nouvelle interview qualitative ne produit que des données déjà découvertes auparavant ou encore le moment où le rendement de votre étude diminue, c'est-à-dire que chaque nouvelle interview apporte une contribution inférieure à la précédente. C'est sur la base de ces indications que l'on a pu déterminer ce chiffre pour toutes les catégories d'enquêtés confondus comme présenté dans le tableau 1.

Milieu d'étude	Types d'enquêtés	Nombre d'enquêtes	Méthode qualitative d'enquête
Grand Lomé	Usagés des automobiles	08	Entretien/Observation
	Personnel de la division des services technique du district autonome du Grand Lomé (DAGL)	02	
	Vulcanisateurs	07	Entretien/Observation/photographie géoréférencée
	Mécaniciens	05	Entretien/Observation
	Tenanciers de plateforme de réception des pneus usagés	05	Entretien/Observation
	Collecteurs de pneus usagés	05	Entretien/Observation/photographie
	Revendeurs de pneus	6	Entretien/Observation
	Artistes plasticiens	04	Entretien/Observation/ photographie géoréférencée
	Usines de transformation du métal/Aluminium	02	Observation
TOTAL	-	44	

Tableau 1. Récapitulatif des enquêtes (source : Enquête de terrain, Mai-Juin 2025)

En plus, une documentation thématique a permis de pouvoir consulter les productions en lien avec l'environnement urbain et plus particulièrement le recyclage des déchets solides urbains dans différentes villes et aussi celles concernant le Grand Lomé.

Etant donné que nous avons eu essentiellement à collecter les données qualitatives, leur traitement s'est opéré par le croisement, la classification et la convocation de verbatims pour solidifier la démonstration qui est faite afin de faciliter l'extrapolation. Restant dans la même veine que Beaud et Weber (2010, p. 27) qui pense que l'entretien ne vise pas à produire des données quantifiées mais une interaction particulière où les interviewés expriment un point de vue singulier qui fera l'objet d'une analyse après transcription, nous avons pu mettre l'emphasis sur l'ordre d'apparition et la fréquence des représentations symboliques dans les discours. L'analyse thématique nous a permis de pouvoir faire ressortir les modèles de signification de la pratique de valorisation des pneus usagés pour l'ensemble des acteurs confondus nous permettant de pouvoir les interpréter et les analyser ensuite.

Également, les enregistrements lors des entretiens ont été transcrits et transférés dans Sphinx pour des traitements appropriés à l'aide d'un codage ouvert. In fine, une analyse croisée de toutes ces données a permis de pouvoir dégager les grandes tendances que nous avons reformulé en termes de résultats.

3. Résultats

Des Analyses faites, il en ressort un certain nombre de résultats allant des spécificités liées à l'organisation même de la filière de récupération jusqu'au défis.

3.1. De l'organisation de la filière de récupération des pneus usagés : acteurs et actions

De nos investigations, il apparait que la filière de récupération des pneus usagés est relativement nouvelle et très peu structurée sur l'espace du grand Lomé. « Moi j'ai commencé

à m’y intéresser depuis 2008, mais avant moi, je sais qu’il y avait aussi un ibo vers hédzranawoè qui était bien connu et qui amasser les pneus gâtés pour les expédier vers le Ghana. Moi-même ce n’est que vers 2015 que je n’envois plus mes pneus collectés vers le Ghana » nous a laissé entendre James (2025). Ce verbatim replace, en quelque sorte, la filière dans son contexte temporel, prouvant qu’il s’agit d’un secteur qui s’est constitué au fil du temps et qui à ces débuts ne se résumait qu’à quelques acteurs disséminés dans la ville.

De nos jours, le constat qui se dégage est tout autre. Nombreux sont ces acteurs qui animent le secteur à des degrés divers et avec des responsabilités bien déterminées. L’on distingue 02 types d’acteurs : le groupe qui alimente le secteur, ci-dénoté le groupe des fournisseurs, et l’autre qui participe à la transformation que nous nommons le groupe des transformateurs.

Au sein de ces deux groupes on peut mentionner dans le premier les acteurs comme : les vulcanisateurs-mécaniciens, les garages de mécanique, les revendeurs de pneus et les tenanciers de plateforme de réception des pneus usagés puis dans le deuxième groupe l’on a : les ménages, les artistes plasticiens et les usines de transformation du métal/Aluminium.

3.1.1. Le groupe des fournisseurs

Nous décidons d’utiliser le vocable « fournisseurs » non pas pour le fait que ces acteurs sont au premier rang dans la fabrication des pneus, mais pour le simple fait que ce sont eux qui alimentent la filière en pneus usagés, qui fournissent la matière première. Ils constituent un maillon essentiel dans le fonctionnement des initiatives de récupération et de transformation. On en dénombre principalement 04 acteurs : les vulcanisateurs-mécaniciens, les garages de mécanique, les revendeurs de pneus et les tenanciers de plateforme de réception des pneus usagés.

3.1.1.1. Les vulcanisateurs-mécaniciens :

Ce corps de métier joue un rôle central dans le regroupement et la transmission des pneus usagés. Il est à la croisée des chemins entre les automobilistes et le groupe des transformateurs puisque ce sont eux qui offrent des services techniques aux usagés permettant ainsi le remplacement des pneus usagés pour de neufs. A Lomé, à chaque coin de rue, on peut y apercevoir un vulcanisateur-mécanicien, qui sous sa petite tente, mène son activité et qui se fait reconnaître par la quantité de pneus usagés entreposée devant son étalage comme le montre l’image ci-dessous.



Figure 2. Etalage d’un vulcanisateur-mécanicien à Totsi (Grand Lomé) (Source : Samon,S.P., Juin 2025)

Ainsi, ils assurent, en quelque sorte, la pérennité de l’activité en garantissant la disponibilité des pneus usagés. Il en ressort que d’autres parmi eux vendent ces pneus tandis que d’autres les offrent gracieusement à ceux qui sont intéressés. Pour les premiers, il s’agit d’une affaire parallèle puisque leur activité première c’est bien la réparation d’engins. Pour ceux qui les offrent, ils estiment que « ces pneus m’encombrent ici, à tel point que si quelqu’un vient me demander, je les lui donne afin de pouvoir libérer mon espace » nous rapporte

Akakpo (2025). Ce type acteur, in fine, joue un rôle important dans le fonctionnement de la chaîne.

3.1.1.2. Les garages de mécanique

Sur l'espace loméen, on compte un nombre important de garages de mécanique. Selon la délégation à l'organisation du secteur informel (DOSI), on estime à 1500 leur nombre dans le grand Lomé (Dosi, 2022, p. 2). Ce sont des lieux de rechanges des pneus et par conséquent ils permettent également de pouvoir fournir la chaîne de récupération en pneus usagés. Même si leur mission première n'est pas la rechange de pneus, puisque s'occupant beaucoup plus des moteurs et autres vidanges, les garages de mécanique offrent également ce service expliquant leur présence parmi les acteurs tel que nos enquêtes de terrain l'ont révélé. Ils mobilisent ainsi des pneus usagés et le mettent à disposition des transformateurs par vente mais le plus souvent par don, puisque « c'est pour nous un moyen de faire le vide dans mon garage » dicit Kolani (2025), un responsable de garage.

3.1.1.3. Les revendeurs de pneus

Cette catégorie d'acteurs se différencie des autres, par le fait que l'achat et la revente de pneus usagés se trouvent être leur activité principale. Ils se sont spécialisés dans cette activité si on peut le dire ainsi, puisqu'ils se chargent dans un premier temps d'acheter les pneus usagés à moindre coût (entre 150 et 250 francs CFA)² puis de les revendre ensuite en dégagant une certaine marge de bénéfice sur chaque pneu. « Je peux gagner sur chaque pneu revendu au moins 50 francs CFA, dès fois ça peut monter jusqu'à 150 ou 200 sur un seul pneu, c'est peu mais c'est beaucoup (rires) » nous dira Ali (2025). La plupart du temps, ces acteurs disposent juste d'une petite baraque qui sert de lieu de stockage pour un transfert ensuite vers les tenanciers de plateforme. Dans ce circuit, ils représentent ce que l'on peut nommer les détaillants du pneus usagés.



Figure 3. Baraque d'un revendeur de pneu à Daliko (Commune d'Agoè-nyivé 1, Grand Lomé)
(Source : Samon, S.P., Juin 2025)

3.1.1.4. Les tenanciers de plateforme de réception des pneus usagés

Ce type d'acteurs s'est professionnalisé au fil du temps dans le secteur au point de monter et de faire fonctionner une plateforme de reventes de pneus. De nos enquêtes, il en ressort qu'il s'agit de structures à but lucratif, qui achète les pneus usés provenant des particuliers ou des vulcanisateurs-mécaniciens, qui les stockent puis les revendent à des firmes ou qui l'exportent hors du Togo. Sur l'espace loméen, ces structures sont fonctionnelles, mais ce que l'on a constaté est que cette activité est souvent adossée à une autre plus lucrative comme la vente de voitures ou mêmes de pneus neufs. À ce propos, Badralan nous confi :

En moyenne j'achète les pneus usagés de voitures à 200 francs l'unité et je le revends entre 350 et 500 francs l'unité ; tandis que les pneus de moto sont à 75 francs à l'achat et je peux les revendre à 200 voire 250 francs. Mon chiffre d'affaires est très variant mais oscille entre 400.000 et 600.000 francs par trimestre. Mais de plus en plus cela diminue et comme je vous

² Source : enquête de terrain auprès de ces acteurs, Juillet 2025.

l'explique, c'est la vente de pneus neufs et autres qui fait réellement tourner mon atelier. (Badraman, 2025).

Il est clair, à présent, que cette activité se structure de plus en plus, avec des acteurs bien positionnés jouant différents rôles. Qu'en est-il des acteurs du groupe des transformateurs ?

3.1.2. Le groupe des transformateurs

D'une toute autre catégorie, les acteurs impliqués dans la transformation des pneus usagés jouent un rôle bien distinct que les précédents. Ils se situent ainsi à la croisée des chemins, entre le pneu usagé déchet et le pneu usagé ressource, de par la maîtrise et l'application d'un certains nombres de procédés qui leur sont propres. Dans cette catégorie, on en distingue : les ménages, les collectivités, les artistes plasticiens et les usines de transformation du métal/Aluminium.

3.1.2.1. Les ménages

Dans le grand Lomé, l'on a constaté une pratique qui tend à s'établir en habitude : le pneu usagé est utilisé comme pot de fleur et comme matière pour la culture hors sol. Certains ménages ont choisi ainsi d'offrir un second souffle au pneu au travers de cette pratique. Une mère de famille, du nom de Joséphate (2025) nous a confié :

J'aime beaucoup les fleurs, mais je n'avais pas assez d'espace dans ma cour. Une fois lors de mon voyage à l'extérieur, j'ai découvert dans un hôtel cette pratique. J'ai donc décidé une fois rentrer de faire des recherches complémentaires pour le dupliquer chez moi. Depuis lors j'ai fait installer quatorze pneus sur ma dalle, avec des fleurs qui sont en parfaite santé...

En tout état de cause, tous les loméens ne s'adonnent pas à cette pratique, mais il existe quand même cette pratique qui à son importance à son échelle et permet de réduire ainsi le nombre de pneu-déchet qui aurait pu se retrouver dans la nature.



Figure 4. Pneus entassés dans le coin d'une maison à Lomégan (Grand Lomé) (Source : Samon,S.P., juillet 2025)

3.1.2.2. Les collectivités

Il n'existe quasiment pas de carrefour dans le grand Lomé qui ne soit pas signalé par des pneus usagés superposés. Quasiment, tous les croisements de route ont ce signe distinctif et cela ne saurait être anodin quand on cherche à comprendre la logique qui est cachée derrière cette pratique qui est souvent initiée par les comités de jeunes des quartiers que nous nommons ici « collectivités ».



Figure 5. Pneus entreposés à un carrefour à Atiomé (commune de Légbassito, Grand Lomé) (Source : Samon, S.P., juillet 2025)

À leur échelle, ces collectivités empêchent des tonnes de pneus-déchets à ne pas se retrouver dans la nature en leur confiant un rôle de régulateur routier dans la quête d'une sécurité routière. « Si vous voyez les pneus entreposés à l'intercession d'une voie, sachez que vous vous engagez dans un carrefour et vous devez redoubler de vigilance pour ne pas vous faire cogner par un automobiliste » nous a laissé entendre Sadate (2025) un de nos enquêtés. À Sino (2025) de nous dire « nous sommes conscients que l'état ne peut pas aménager convenablement tous les petits carrefours de nos quartiers ; pour éviter les accidents, nous nous organisons nous-mêmes pour les signaler par ces pneus superposés ».

Il est clair que l'idée derrière cette pratique relève prioritairement de l'ordre de la sécurité routière, mais l'on constate que, mis ensemble, ces carrefours représentent des tonnes de pneus ainsi immobilisés alliant ainsi l'aspect sécuritaire à celui environnemental. Comme nous l'a confié Yves (2025), un membre d'un comité de développement du quartier d'Avédzi, « ces pneus sont récupérés gratuitement la plupart du temps auprès des vulcanisateurs-mécaniciens situés dans les quartiers ».

Mis à part les carrefours, on note également des terrains de jeux communautaires qui sont clôturés à l'aide de pneus usagés dans l'intention de délimiter l'espace et le protéger contre la traversée de motos ou voitures pendant qu'une partie de foot s'y tient. C'est également une forme de réutilisation des pneus usagés qui est en vogue sur l'espace loméen et qui est à mettre à l'actif des communautés ou autres particuliers.

3.1.2.3. Les artistes plasticiens

Parmi les transformateurs, il s'agit des acteurs qui subliment plus le visage du pneu usagé. En s'appuyant sur leur génie créateur, ils donnent des formes insoupçonnées à l'objet. La transformation donne lieu à des meubles (chaises, fauteuils et tables), à des paniers tissés, des souliers, etc. Officiellement, ils sont au nombre des 28 qui travaillent dans la transformation du pneu en objet d'art sur l'espace loméen³, mais dans la réalité, nombreux sont ceux qui travaillent dans le domaine et ne sont pas fait enregistrer auprès des instances. Cet extrait d'un entretien avec Léonie nous en édifie :

³ Donnée issue d'un entretien avec un personnel de la chambre régional des métiers- Région maritime, Juillet 2025

Je récupère les pneus usagés auprès d'un garage qui me les fournit. Je les lave et les laisse sécher. Ensuite je passe à la découpe suivant la commande reçue. Pour rappel je ne travaille que sur commande et tout est fait à la main. J'ai transformé mes deux enfants en apprenti qui m'aide à toutes les étapes (rires). Si je décide faire une table, les pieds seront forcément en bois ou en métal. Je fais donc faire l'armature avant de me lancer. Une fois l'armature obtenue, je passe à la pose de ma découpe avec la technique qu'il faut. Ensuite je ponce et le vernis suit. Et c'est prêt ! Pour une table, je peux consommer 4 à 5 pneus usagés. Il y a des modèles qui te prennent jusqu'à 50 pneus si par exemple tu dois faire un salon complet de 07 places et une table basse. Je suis dans ce travail depuis 2008 et je l'ai appris au Ghana ; là-bas c'est beaucoup plus développé qu'ici. (...) Mais il faut dire que ce travail ne me permet pas de joindre totalement les deux bouts, comme dit au début je le fais sur commande et les commandes ne sont passées que par des personnes averties et grâce à mon carnet d'adresse. C'est toujours un de mes anciens client qui m'apporte un nouveau client par ce que ce dernier l'a vu et ça lui a plu. Approximativement, quand je vends un salon complet je peux être dans l'ordre de 100.000 francs CFA de bénéfice. Le vrai problème que nous rencontrons dans ce domaine ce sont les clients. C'est seulement les restaurants et quelques bars qui sont nos vrais clients ; pour les particuliers c'est assez rare. Peut-être que nous devons faire beaucoup plus de publicité pour appâter les gens, sinon à l'état actuel, on se pose beaucoup de questions. Ce qui freine souvent les gens aussi, comme on dit que c'est des pneus usagés, il y a une certaine appréhension et une réticence naturelle face au déchet, mais les gens doivent savoir que c'est traité et le produit fini est très confortable. (Léonie, 2025)

Cet extrait retrace les conditions dans lesquelles les plasticiens qui transforment les pneus usagés en objet d'art travaillent. Les quantités de pneus usagés transformées sont parfois significatives et peuvent même se lire en tonne si l'on veut sommer le travail de l'ensemble des plasticiens sur l'espace loméen.

Cette catégorie joue pleinement son rôle au regard des quantités de pneus usagés transformés en objet d'art.



Figures 5 et 6. Cliché d'un atelier d'un plasticien et de fauteuils montés à partir de pneus usagés (Source : Samon, S.P., juillet 2025)

3.1.2.4. Les usines de transformation du métal/Aluminium

Parmi les usines qui destinent les pneus usagés à une autre fin, on a deux usines de cimenterie à Lomé, situées dans la zone portuaire. Elles utilisent les pneus usagés pour chauffer les fours afin de pouvoir broyer la roche plus facilement. « C'est un procédé qui n'est pas connu du grand monde, puisque ce n'est pas forcément écologique, mais c'est ce qui se fait » a affirmé Yawo (2025), une personne ressource qui a participé à la révision de l'étude d'impact environnemental et social d'une des deux usines. Il s'agit d'une bonne quantité de pneus usagés qui rentrent dans ce processus.

De tout ce qui précède, il est clair que la filière de récupération des pneus usagés dans le grand Lomé est structurée avec des acteurs qui jouent des rôles qui leur sont dévolus, chacun à son niveau. Ceci nous permet de pouvoir dresser le tableau récapitulatif ci-dessous.

Groupe de fournisseurs	Groupes des Transformateurs
Les vulcanisateurs-mécaniciens, les garages de mécanique, les revendeurs de pneus et les tenanciers de plateforme de réception des pneus usagés.	Les ménages, les collectivités, les artistes plasticiens et les usines de transformation du métal/Aluminium.

Tableau 2. Acteurs de la filière de récupération des pneus usagés dans le Grand Lomé

(Source : Travaux de terrain, Juin 2025)

À la lumière de ce schéma, nous sommes en droit de nous demander, même si c'est beaucoup plus évident à présent, les avantages comparatifs que la filière représente pour le Grand Lomé ?

3.2. Les avantages comparatifs de la filière pour le Grand Lomé

Il est clair à présent que les initiatives de valorisation des pneus usagés présentent des avantages variés pour le grand Lomé au regard de la structuration naissante de l'activité, de la présence des acteurs à différents niveaux du système, et des bénéfices réels tirés de l'activité aussi bien pour les acteurs que pour la ville. S'il est vrai que l'implication des récupérateurs dans la chaîne de la gestion des déchets est purement économique (Moreno-Sanchez et Maldonado, 2006, pp. 371-391), il est aussi d'autant vérifié que ces récupérateurs jouent un rôle important dans la transformation des déchets en ressources d'une haute valeur marchande (Wilson et al., 2006, p. 19), mais aussi en constitue, de fait, une réponse sur le plan politico-social et environnemental (Samon, 2021, p. 167).

3.2.1. Les retombées sociales des initiatives de valorisation des pneus usagés dans le grand Lomé

Les initiatives de valorisation des pneus usagés sont devenues au fil des années des activités à part entière. Les acteurs y trouvent leur pitance et cela tend à se professionnaliser. D'ailleurs ce corps de métier est reconnu comme tel et inscrit à la chambre régionale des métiers.

La retombée sociale ici est que cela constitue un emploi pour les personnes qui s'y adonnent surtout dans un contexte marqué par le sous-emploi et le chômage. Les initiatives de valorisation des pneus usagés se présentent ainsi comme des réponses à ces problèmes sociaux en permettant aux acteurs d'avoir un certain revenu quoi que jugé moyen.

« Avant, je n'avais rien sous la main compte tenu de la situation du pays puisque j'ai une licence. M'étant lancé dans la transformation des pneus en meubles, j'arrive à me réaliser pleinement. Ce n'est pas encore ça mais au moins, je ne fais plus pitié, au contraire, c'est moi qui viens en aide à mes proches et même on me qualifie de grand business man au regard de mes clients blancs et autres qui défilent ici (...) » a déclaré Jude (2025) un artiste-plasticien que nous avons interviewé.

En définitive, c'est un métier, comme tout autre, qui facilite un repositionnement social et permet ainsi à l'acteur de subvenir à ces besoins. Ceci nous permet d'aborder le volet économique de l'activité.

3.2.2. La Portée économique des initiatives de valorisation des pneus usagés dans le grand Lomé

De façon générale, l'on a pu constater que la plupart des enquêtés décident de se lancer dans la valorisation des pneus usagés principalement par pure motivation pécuniaire. « C'est du business, rien d'autres ! » s'était exclamé Eyram (2025) un de nos enquêtés, pour qui cette activité est une vraie aubaine pour accroître ces revenus. Mais également, il existe une frange pour qui ces initiatives ne rapportent presque rien mais qui y sont pour d'autres raisons comme par exemple pour éviter l'encombrement de leur atelier. L'on a pu se rendre à l'évidence que pour la plus grande partie des personnes enquêtés, le retour financier reste la principale raison pour laquelle elles sont positionnées dans la corporation. Les résultats compris dans ces deux tableaux viennent en témoin.

Catégories d'acteurs	Acteurs impliqués	Prix d'acquisition ou d'achat de pneus usagés En Franc CFA	Prix de revente de pneus usagés En Franc CFA équivalent au bénéfice net sur 01 pneu
Groupe de fournisseurs	Les vulcanisateurs-mécaniciens	00	100
	Les garages de mécanique	00	100 - 200
	Les revendeurs de pneus	150 – 250	250 – 450
	Les tenanciers de plateforme de réception des pneus usagés	200 – 300	350 - 500

Tableau 3. Ristournes financières induites par l'activité à l'endroit des acteurs fournisseurs (source : Travaux de terrain, juin 2025)

Catégories d'acteurs	Acteurs impliqués	Prix d'acquisition ou d'achat de pneu usagé En Franc CFA	Prix de revente des produits transformés En Franc CFA
Groupes des Transformateurs	Les ménages	00	Pas de revente, généralement pour soi
	Les collectivités	00	Pas de revente, généralement pour soi
	Les artistes plasticiens	200 - 300	50.000 à 100.000
	Les usines de transformation du métal/Aluminium	350- 500	Pas de revente

Tableau 4. Ristournes financières induites par l'activité à l'endroit des acteurs transformateurs (Source : Travaux de terrain, Juin 2025)

À l'analyse des tableaux 3 et 4, on constate que le groupe des fournisseurs rentabilisent aussi bien que celui des transformateurs, à la seule différence que les derniers ont beaucoup moins de marge sauf les artistes-plasticiens ; tandis que les acteurs qui fournissent le pneu usagé arrivent à dégager beaucoup plus de bénéfice à l'instar des revendeurs de pneus et des tenanciers de plateforme de réception des pneus usagés. À noter que ces montants consignés dans ces tableaux ont été acquis grâce à un croisement des informations reçues des personnes enquêtés et également sur la base des conventions établies au niveau de leur corporation.

La portée économique de ces initiatives de valorisation est avérée puisque chacun des acteurs arrive à s'en sortir avec une marge financière. Ceci permet aux acteurs de pouvoir continuer leurs activités assurant au passage la pérennisation de la filière. En recoupant les données collectées et en appliquant l'analyse de contenu, les bénéfices pourraient de situer entre 5000 et 300.000 francs par mois selon l'étendue des activités et selon l'investissement.

3.2.3. La valeur environnementale des initiatives de valorisation des pneus usagés dans le grand Lomé

La quantité de pneus usagés entrée dans le circuit de valorisation dont nous parlons dans ce papier est difficile à appréhender tant les acteurs sont assez variés et surtout qu'il ne s'agit pas des activités formalisées. Malgré ce fait, c'est sans l'ombre d'un doute qu'il faut reconnaître qu'il s'agit de quantité importante de pneus qui sont ainsi recyclés, diminuant par là même, leur présence sur les dépotoirs ou même en pleine nature. Le préjudice environnemental qui est ainsi évité est non négligeable et mérite d'être souligné. Jude (2025), un artiste-plasticien que nous avons interviewé nous dira : « Je vous dis que pour un salon complet je peux utiliser jusqu'à 50 pneus. Imaginez que dans l'année je reçoive au moins 10 commandes de salon et j'exerce ce travail depuis 2008 ; imaginez tous les pneus que j'ai réussi à empêcher d'échouer sur nos dépotoirs » ; ce verbatim a lui tout seul résume l'idée selon laquelle les initiatives de valorisation des pneus usagés ont des retombées environnementales puisque participant à assainir l'espace urbain loméen. Etant donné que le système de gestion des déchets mis en place à l'échelle du grand Lomé est lacunaire (Samon 2021 ; p. 87), ces initiatives constituent des réponses d'appoint à la situation insalubre de l'environnement urbain de la ville.

Ces divers résultats viennent conforter le socle théorique sur lequel s'est appuyé l'étude puisque la « fabrique » de la ville implique une multitude d'acteurs (élus, techniciens, promoteurs immobiliers, associations, citoyens) qui ont des intérêts et des logiques différents et les initiatives de valorisation des pneus usagés dans le Grand Lomé viennent de le prouver à suffisance. Les acteurs qui y sont impliqués développent des stratégies pour mener leurs activités qui présente un visage de « durabilité » mais portée par un coprs « économique » en ce sens que ce sont les ristournes économiques générées qui font plus perdurer les activités qu'autre chose.

S'il est à présent admis que la récupération des pneus usagés a des avantages aussi bien pour les loméens, pour l'économie et l'environnement de la ville, il convient de faire remarquer que la filière fait face à des défis énormes que nous avons pu également constater de par nos observations et entretiens menés.

3.3. Quels sont les défis auxquels la filière de valorisation des pneus usagés fait face ?

Toute analyse faite, on se rend à l'évidence que plusieurs sont les défis auxquels les initiatives de valorisation des pneus usagés font face dans le grand Lomé. Déjà que le système de gestion des déchets en lui-même est marqué par une pluralité de problématique en lien avec son management, ses nombreuses inégalités induites, et autres, c'est donc par corrélation qu'un des pans du système qui est la filière de valorisation en général et en particulier celle des pneus usagés puisse présenter des défis. Au rang de ceux-ci, on peut en mentionner 04 : les défis en termes d'organisation et de structure, de financement et de logistique.

3.3.1. En termes d'organisation et de structure

Le constat que nous avons pu poser est que la filière de valorisation des pneus usagés est animée par des acteurs relevant essentiellement de l'informel. L'Etat est quasiment absent sur cette ligne favorisant et justifiant des écarts dans la fourniture et dans la transformation du rebut en question. Il est donc nécessaire qu'une organisation légale puisse se saisir de la filière

afin de mieux la structurer pour des résultats plus probants. A ce jour, il n'existe aucun interlocuteur officiel sur la valorisation des pneus usagés, alors qu'il s'agit désormais d'une problématique aussi sérieuse puisque touchant à la santé publique. Ce défi s'impose avec actualité et permettra un côtoiement des instances publiques et privées dans l'objectif de structuration de la filière.

3.3.2. En termes de financement

L'ensemble des acteurs identifiés de la filière nous ont confié travailler sous fond propre, ce qui les limite dans la quantité de pneus usagés qu'ils sont capables d'acheter et de transformer.

Ceci constitue un frein pour le développement de la filière dans tous les sens du terme. Komla (2025) nous a confié : « Je ne peux injecter dans ce business que ce que je pense que ça ne constitue pas un risque pour moi, vu qu'on n'a pas d'accompagnement ». Il s'agit là d'un aveu de limite dans les finances et cela peut constituer à terme un élément sérieux de blocage de l'ensemble du système. Ce point constitue un défi majeur pour la pérennisation de la filière et son plein épanouissement.

3.3.3. En termes de logistique

À toutes les étapes du circuit où l'on est passé, le constat est le même : les initiatives de valorisation des pneus usagés dans le grand Lomé se font avec les moyens de bord c'est-à-dire que le traitement est rudimentaire et non industriel. Ce sont les hommes et les femmes qui font fonctionner le système de bout en bout sans l'intervention d'une machine ou d'une quelconque machinerie. Ceci peut faire tiquer dans la mesure où l'on sait combien la manipulation du pneu peut être chose difficile humainement parlant. Il serait de bon aloi d'installer des usines spécialisées dans la filière qui se situera certainement au bout de chaîne et qui pourra jouer pleinement sa partition. Aussi, nous avons constaté que pour le transport et le stockage des pneus usagés, cela ne se fait pas dans les conditions acceptables. Des efforts pourront être fournis dans ce sens pour accroître la productivité et la rentabilité de la filière.

Face à ces réalités, que faire ?

4. Discussion : quelle place pour les politiques publiques dans l'amélioration du fonctionnement de la filière de récupération ?

À la lumière du développement qui précède, il est clairement établi que la filière de récupération des pneus usagés dans le grand Lomé dispose d'avantages comparatifs qui constitue de vrais leviers positifs pour son environnement urbain. Toutefois, moult sont les défis auxquels les activités font face, compliquant de fait le développement de la filière. Face à ce décor, l'on devra repenser dans sa globalité le fonctionnement même de la filière. La remarque majeure que l'on a pu dresser est l'absence d'entités publiques positionnées dans la filière, ce qui participerait en grande partie à l'informalité dans laquelle baigne la filière, expliquant dans une moindre mesure toutes les difficultés auxquelles elle fait face.

Également, les résultats auxquels nous sommes parvenus prouvent que les acteurs présents dans la filière sont connus et chacun en ce qui le concerne y joue un rôle bien déterminé et structurant. Mais le constat est sans appel : malgré la présence de cette pléiade d'acteurs, les lacunes sont toujours perceptibles faisant que c'est vraisemblablement l'intérêt économique qui fait tenir pour le moment le système de valorisation en place. Comme le soutient Hamman (2021), l'intégration des préoccupations de développement durable dans la fabrique de la ville est un processus politique et social dans lequel les acteurs négocient et construisent localement le sens de la ville durable, aboutissant à des compromis qui reflètent les rapports de force et les priorités de la gouvernance urbaine. Ce qui laisse entendre que le

rôle d'organisation du pouvoir politique est déterminant, chose que nous n'avons guère constaté lors de cette étude.

Ainsi, il nous apparaît clairement que les politiques publiques devront jouer un rôle essentiel en transformant la problématique environnementale que constitue les pneus usagés en une opportunité économique et d'assainissement durable. Cela passe par un certain nombre d'actions qui devront être menées pour se traduire ne mutations décisives (Lascoumes et Le Galés, 2007, p. 6). D'entrée, l'Etat devra disposer d'outils juridiques spécifiques qui définissent clairement les obligations de tous les acteurs (issus des deux groupes identifiés : groupe de fournisseurs et groupe des transformateurs). Ces outils auront pour objectif de régler le domaine afin de confiner chacun dans son rôle et dans ces obligations.

Une autre action que pourront mener les pouvoirs publics est de pouvoir proposer des incitations fiscales (exonérations, subventions) aux différents acteurs de la filière afin de les inciter à plus d'engagements. Ceci nous apparaît important, et ce à la lumière des ressentis que nous avons pu relever après discussions avec les groupes d'acteurs. Étant donné qu'il s'agit d'initiatives personnelles, ces incitations fiscales participeront grandement à soulager les personnes impliquées et à les encourager à s'impliquer encore plus. Cette action pourra également se traduire en appui logistique et ce, à travers la mise en place d'un réseau de pré-collecte efficace et fiable. Il s'agira de pouvoir former les agents de pré-collecte pour garantir un flux régulier et sécurisé vers les centres de traitement de pneus usagés qui seront installés en amont à l'échelle du grand Lomé.

Les pouvoirs publics pourront tenir des séances d'informations à l'endroit des loméens dans l'optique de les amener à participer à la collecte des pneus usagés tout en les informant sur les dangers environnementaux et sanitaires liées à son mauvais stockage.

Au demeurant, les politiques publiques sont le moteur qui permet de passer d'une gestion informelle et problématique des pneus usagés à une filière structurée, circulaire et créatrice de valeur pour le Grand Lomé, améliorant l'assainissement, la santé publique et l'emploi de personnes intéressées par le secteur. Il est important alors que l'Etat puisse s'impliquer activement dans le secteur et jouer pleinement son rôle, sans chercher à écraser les acteurs qui existent déjà, mais plutôt rentrer dans une co-construction, de la solution face à la problématique en question.

Conclusions

L'utilisation de plus en plus prononcée d'automobiles dans les villes africaines au sud du sahara est venue répondre à un besoin de facilitation dans la mobilité urbaine face à la faiblesse des transports en comun en ville. Cette situation a fait naître d'autres problèmes au rang desquels la gestion des pneus uagés de ces automobiles. L'étude a donc décidé de questionner la destination des pneus usagés issus de ces inombrables automobiles. Il en ressort que des initiatives de valorisation de ces derniers sont en vogue nous amenant ainsi à mettre en lumière les initiatives de valorisation des pneus usagés dans le grand Lomé en questionnant les retombées positives de la pratique mais aussi en analysant les défis auxquels elle est confrontée. L'on a pu constater aux termes de l'étude qu'il y a deux groupes d'acteurs qui se partagent la filière, les fournisseurs et les transformateurs. Les retombées sont de l'ordre économiques, environnementales et sociales. Les défis se lisent en termes de financement et de structure, d'organisation et de logistque. Le concours de l'action publique est désormais central puisqu'elle permettra, comme le suggère Muller (2005, p. 89) cité par Samon (2016, p. 32), d'« intervenir sur l'image de la réalité » du grand Lomé concernant spécifiquement la question de la valorisation des pneus usagés. Cette étude nous a permis de mettre en lumière un domaine très peu documenté montrant ainsi les contributions locales de certains acteurs dans la quête d'un développement urbain durable d'une ville comme le Grand Lomé (Togo). Les limites à mentionner de cette étude se forment en termes méthodologiques puisqu'elle

aurait pu gagner également en données chiffrées si la méthode quantitative avait été mobilisée. Les représentations sociales comme frein à l'écoulement des produits issus de la récupération des pneus usagés pourront être étudiées à partir des données issues de la présente contribution.

Références bibliographiques

- Barbier, R., & Hamman, P. (Dir.). (2021). La fabrique contemporaine des territoires. Regards en sciences sociales. Le Cavalier Bleu.
- Beaud, S., et Weber, F. (2010). Guide d'enquête de terrain, Édition La Découverte.
- Chevallier D., Tastevin, Y.P. (2017). Vies d'ordures, de l'économie des déchets, Mucem, éditions Artlys.
- Elamé, E. (2022). Transition vers les énergies renouvelables au Cameroun : Quelques idées innovantes pour les villes, L'Harmattan.
- Guest, G., Bunce, A., & Johnson, L. (2006). How many interviews are enough? An experiment with data saturation and variability. *Field methods*, 18(1), 59-82. URL (consulté le 17 Octobre 2025).
- Hamman, P., (2021). Sociologie urbaine et développement durable (nouvelle édition), De Boeck Supérieur, Ouvertures sociologiques.
- Institut National de la Statistique et des Études Économiques et Démographiques. (2023). Résultats Définitifs du 5ème Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH-5) : Volume N° II - Distribution de la population par groupe d'âges.
- Kaufmann, J.C, 1(996), L'entretien compréhensif, Paris : Nathan.
- Lascoumes, P. & Le galès, P. (2007). Sociologie de l'action publique, A. Colin.
- Marchal, H. et Stébé, J.-M. (2018). La sociologie urbaine (6e éd. corrigée), Presses Universitaires de France, coll. « Que sais-je ? » (n° 3790).
- Marshall, B., Cardon, P., Poddar, A., & Fontenot, R., (2013). Does sample size matter in qualitative research?: A review of qualitative interviews in IS research. *Journal of computer information systems*, 54 (1), 11-22.
- Muller, P. (2005). Esquisse d'une théorie du changement dans l'action publique : Structures, acteurs et cadres cognitifs. *Revue française de science politique*.
- Samon, S. P. (2016). Analyse des politiques publiques du Togo en matière environnementale au regard de la fragilité écologique du grand Lomé, Mémoire de Master en Sociologie Politique, Université de Lomé, p. 143.
- Samon, S. P. (2021). Gestion des déchets et sécurité environnementale dans le grand Lomé : entre contradictions décisionnelles et injustice spatiale ? Thèse de Doctorat unique de Sociologie, Université de Lomé, p. 363.
- Sibabi, A., Sokemawu, K., (2022). L'Économie Circulaire et sa contribution à la gestion des déchets solides dans le Grand Lomé au Togo. *Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes (RIGES)*, Volume 13.
- Wilson, B. A., Cockburn, J., Baddeley, A., et al. (2006). Theories of Learning and Teaching: What Do They Mean for Educators?, National Education Association (NEA).

Annexe 1. Personnes interviewées dans le cadre des travaux de terrain Mai – Juin – Juillet 2025

Noms	Lieu de l'enquête (Grand Lomé)	Date de l'enquête	Objet de l'enquête
Akakpo	Ablogamé	Mai 2025	Entretien ayant porté sur l'utilisation faite des pneus usagés
Ali	Légbassito	Juin 2025	Entretien ayant porté sur les bénéfices induits par l'activité.
Badraman	Sogbossito	Juin 2025	Entretien ayant porté sur les bénéfices induits par l'activité.
Eyram	Atchanvé	Mai 2025	Entretien ayant porté sur les bénéfices induits par l'activité.
James	Soviépé	Mai 2025	Entretien ayant porté sur l'organisation de la filière de valorisation des pneus usagés dans le Grand Lomé
Joséphate	Totsi		Entretien ayant porté sur l'utilisation domestique de pneus usagés
Jude	Agoè	Juin 2025	Transformation des pneus usagés
Kolani	Agoè Atchanvé	Mai 2025	Entretien ayant porté sur son rôle dans la fourniture de pneus usagés
Komla	Tokoin-Soted	Mai 2025	Entretien ayant porté sur l'organisation de la filière de valorisation des pneus usagés dans le Grand Lomé
Léonie	Zone portuaire	Juin 2025	Transformation des pneus usagés
Sadate	Zongo	Juin 2025	Entretien ayant porté sur utilisation de pneus
Sino	Téléssou	Juin 2025	Entretien ayant porté sur l'utilisation de pneus
Yawo	Adidogomé		Entretien ayant porté sur le rôle des collectivités dans la gestion de l'environnement urbain
Yves	Avédzi	Juin 2025	Entretien ayant porté sur le rôle des collectivités dans la gestion de l'environnement urbain