UNIVERSITE ABDOU MOUMOUNI

Laboratoire d'Etude et de Recherche sur les Territoires Sahélo-Sahariens : Aménagement et Développement

Revue scientifique thématique semestrielle

Environnement et Dynamique des Sociétés

N° 008
Juin 2023
ISSN
1859 - 5146

Presse Universitaire de Niamey

UNIVERSITE ABDOU MOUMOUNI (NIGER)

Laboratoire d'Etude et de Recherche sur les Territoires Sahélo-Sahariens : Aménagement et Développement

LERTESS – AD

Revue scientifique thématique semestrielle

Environnement et Dynamique des Sociétés

Photo de couverture: *Accés à l'eau grace à la pompe à motricité humaine PMH dans un village du sud de la commune de Magaria, Région de Zinder (Niger), M. WAZIRI M. Zaneidou, 2021*

MAQUETTE & PAO: *Dr MAMAN WAZIRI MATO Zaneidou, LERTSS/AD, UAM - Niamey*

N° 008

ISSN

1859-5146

JUIN 2023

Note aux auteurs

La revue « Environnement et Dynamique des Sociétés» du Laboratoire d'étude et de recherche sur les territoires sahélo-sahariens : aménagement, développement est une revue thématique semestrielle. Elle publie en français ou en anglais des articles originaux ou des ouvrages résultant des recherches effectuées dans l'école doctorale Lettres, Arts, Sciences de l'Homme et de la Société par des chercheurs extérieurs dans les domaines d'intérêt de la revue. Pour faciliter l'édition, les auteurs sont invités à suivre les recommandations suivantes :

[1]. En principe aucun article ne doit occuper plus de 15 pages dans la revue, tout compris, sachant qu'une page de la revue contient environ 500 mots.

[2]. Le manuscrit doit être soumis en version numérique. L'article doit répondre à la structure suivante :

a) Pour un article qui est une contribution théorique et fondamentale : le titre (il doit être concis mais complet et précis), le nom et prénoms de l'auteur ou les noms et prénoms des auteurs suivis de son titre ou de leurs titres académiques ou professionnels, le nom de l'institution ou les noms des institutions d'appartenance de l'auteur ou des auteurs et son adresse ou leurs adresses (y compris les adresses mail). Le plan du texte doit répondre au schéma suivant : Introduction (justification du thème, problématique, hypothèses/objectifs scientifiques, approche), Développement articulé, Conclusion, Bibliographie.

b) Pour un article qui résulte d'une recherche de terrain : le titre (il doit être concis mais complet et précis), le nom et prénoms de l'auteur ou les noms et prénoms des auteurs suivis de son titre ou de leurs titres académiques ou professionnels, le nom de l'institution ou les noms des institutions d'appartenance de l'auteur ou des auteurs et son adresse ou leurs adresses (y compris les adresses mail). Le plan du texte doit répondre au schéma suivant : Introduction, Méthodologie, Résultats et Discussion, Conclusion, Bibliographie.

[3]. Le texte au format A4, doit être saisi en police Times New Roman, taille 12 pour le corps du texte et 14 pour les titres et avec un interligne de 1,5. Les articulations d'un article, à l'exception de l'introduction et de la conclusion et de la bibliographie doivent être titrées et numérotées par des chiffres (exemples : 1. 1.1. 1.2. ; 2. ; 2.1. ; 2.2.1. ; 2.2.2. ; 3. ; etc.).

[4]. Les auteurs peuvent envoyer leurs textes qui doivent être traité en Word sur PC par Internet à EDS : revueeds@gmail.com .

[5]. Tout article doit être accompagné d'un résumé n'excédant pas 200 mots avec indication des mots clés au maximum 5 en français et d'un Abstract et des Key words en anglais. Ces résumés doivent permettre au lecteur d'apprécier exactement l'intérêt de l'article, les problèmes posés, les méthodes employées et les résultats obtenus. Ils doivent être rédigés avec le plus grand soin, dans une langue claire.

[6]. Les illustrations qui doivent être pertinentes (photos, croquis, graphiques, cartes et tableaux) se limiteront au minimum nécessaire.

[7]. Les références bibliographiques : elles doivent être citées dans le texte de la manière suivante : (B. Yamba, 1975, p21). Lorsque la référence comporte plus de trois auteurs, seul le premier auteur sera mentionné suivi de : « et *al.* ». A la fin de l'article, les références constituant la bibliographie doivent être citées par ordre alphabétique croissant et de date pour un même auteur le tout numéroté. Pour chaque référence, inclure les noms complets de tous les auteurs. Une référence en ligne (Internet) est acceptable si elle s'avère fiable et crédible, on prend soin de mentionner le lien (la page web). Exemple : ANTHELME Fabien, BOISSIEU Dimitri, GIAZZI Franck et WAZIRI MATO Maman - (Page consultée le 30 mai 2011) *Dégradation des ressources végétales au contact des activités humaines et perspectives de conservation dans le massif de l'Aïr (Sahara, Niger)* - Vertigo, La revue électronique en sciences de l'environnement, Vol.7 no2, Adresse URL : http://www.vertigo.uqam.ca/.

Exemples :

- ∇ ***Pour un article de journal ou revue*** : Nom (s) suivi du prénom (s) de l'auteur (s); la date de parution de l'article : le titre de l'article, le titre du périodique en italique et précédé de « in » ; le volume et le numéro de la première et de la dernière page de l'article. Exemple : BOUZOU MOUSSA Ibrahim., 2003 - Les loupes d'érosion, formes majeures de dégradation des terres de glacis à sols indurés : Cas de Bogodjotou (Niger). In *Annales de l'Université Abdou Moumouni de Niamey*, Tome VII, pp. 220-228.
- ∇ ***Pour les ouvrages*** : le nom de l'auteur précédé du prénom (s) ; la date de l'édition ; le titre complet de l'ouvrage en italique ; le nombre de volumes et le nombre total de page ; le nom de l'éditeur ; le lieu de l'édition. Exemple : KILANI Mondher et WAZIRI MATO Maman, 2000 - *Gomba Hausa : dynamique du changement dans un village sahélien du Niger,* éditions Payot, Lausanne, 175 pages.
- ∇ ***Pour un chapitre dans un ouvrage :*** le nom de l'auteur précédé du prénom (s) ; la date de l'édition ; le titre complet du chapitre; le titre de l'ouvrage en italique, le nom de l'éditeur entre parenthèse; la maison d'édition ; le lieu de l'édition. Exemple : MOTCHO Henri Kokou, 2007 - Dynamique urbaine et intégration régionale en Afrique de l'Ouest. - In *: Les États-nations face à l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest : le cas du Niger*, (WAZIRI MATO, éd.), Karthala, Paris, pp. 121-137.
- ∇ ***Pour un article d'acte de colloque*** : le nom de l'auteur précédé du prénom (s) ; la date de l'édition ; le titre de l'article, titre du colloque précédé de in, le nom de la revue, le lieu d'édition, le volume et le numéro de la première et de la dernière page de l'article. Exemple : BOUZOU MOUSSA Ibrahim, 1998 - Dégradation des terres et pauvreté au Niger : cas du terroir villageois de Windé - Bago (Dallol Bosso Sud). In: *Actes du Colloque du Département de Géographie FLSH/UAM Niamey 4-6 juillet 1996. Urbanisation et pauvreté en Afrique de l'Ouest*. Annales de l'Université Abdou Moumouni de Niamey, n° Hors Série, pp.49-61.
- ∇ ***Pour une agence gouvernementale ou internationale considérée comme auteur*** : Ministère de l'Aménagement du Territoire et du Développement Communautaire, 2006 - *Guide national d'élaboration d'un plan de développement communal,* Direction Générale du Développement Communautaire, 35 pages.

[8]. Les notes : elles doivent être en bas de chaque page et mentionnées dans le texte par leur numéro respectif. La police est la même avec le texte mais de taille 10.

[9]. Les cartes, les graphiques et les figures: ils doivent être produits à l'échelle définitive avec des dimensions adaptées au format de la revue. Les titres sont placés en haut.

[10]. Les photographies : il faut fournir des tirages bien contrastés en couleurs ou en noir et blanc. Les titres sont placés en haut.

[11]. Les tableaux: ils sont numérotés en chiffre arabe et le titre doit être placé en bas.

UNIVERSITE ABDOU MOUMOUNI (NIGER)

Laboratoire d'Etude et de Recherche sur les Territoires Sahélo-Sahariens : Aménagement et Développement

Revue scientifique thématique semestrielle

Environnement et Dynamique des Sociétés

DIRECTEURS DE PUBLICATION

Directeur de publication : Pr AMADOU Boureima

Directeur Adjoint de publication : Pr YAMBA Boubacar

COMITE SCIENTIFIQUE

Pr AMADOU Boureima, Université Abdou Moumouni, Niamey ; Pr BOUZOU MOUSSA Ibrahim, Université Abdou Moumouni, Niamey; Pr MOTCHO Kokou Henri, Université Abdou Moumouni, Niamey ; Pr ISSA DAOUDA Abdoul-Aziz, Université Abdou Moumouni, Niamey ; Pr TCHAMIE T.K. Thiou, Université de Lomé (Togo) ; Pr TANDINA OUSAMANE Mahamane, Université Abdou Moumouni, Niamey ; Pr TIDJANI ALOU Mahamane, Université Abdou Moumouni, Niamey ; Pr YAMBA Boubacar, Université Abdou Moumouni, Niamey ; Pr ZOUNGROUNA Pierre Tanga, Université J. K. de Ouagadougou (Burkina Faso) ; Pr WAZIRI MATO Maman, Université Abdou Moumouni, Niamey ; Pr BONTIANTI Abdou, Université Abdou Moumouni, Niamey ; Pr MOUNKAÏLA Harouna, Université Abdou Moumouni, Niamey, Pr. BOULAMA Kaoum, Université Abdou Moumouni de Niamey, Pr BOUKPESSI Tchaa, Université de Lomé (Togo), Pr. YABI Ibouraïma, Université d'Abomey-Calavi (Benin), Pr. KABLAN N'guessan Hassy Joseph, Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan (Côte d'Ivoire)

COMITE DE REDACTION

Rédacteur en chef : Pr WAZIRI MATO Maman

Rédacteur en chef Adjoint : Dr DAMBO Lawali (MC)

Membres : Pr MOUNKAILA Harouna, Dr BODE Sambo (MC), Dr ABDOU YONLIHINZA Issa (MC), Dr YAYE SAIDOU Hadiara (MC), Dr BAHARI IBRAHIM Mahamadou (MC), Dr MAMAN Issoufou, Dr KONE MAMADOU Mahaman Moustapha, Dr ALI Nouhou.

Nota Bene : *Les opinions et analyses présentées dans ce numéro n'engagent que leurs auteurs et nullement la rédaction de la revue Environnement et Dynamique des Sociétés (EDS).*

ADRESSE :

Laboratoire d'Etude et de Recherche sur les Territoires Sahélo-Sahariens : Aménagement et Développement

UNIVERSITE ABDOU MOUMOUNI

BP: 418 Niamey - NIGER. **Email:** revueeds@gmail.com

© Copyright : Revue EDS, 2023

COMITE DE LECTURE

- *Pr. BOULAMA Kaoum, Université Abdou Moumouni de Niamey (Niger)*
- *Pr. ELHADJI OUMAROU Chaibou, Université Abdou Moumouni de Niamey (Niger)*
- *Pr. KADET GAHIE Bertin, Ecole Normale Superieur d'Abidjan (Côte d'Ivoire)*
- *Pr. WAZIRI MATO Maman, Université Abdou Moumouni de Niamey (Niger)*
- *MC. ABBA Bachir, Université Abdou Moumouni de Niamey (Niger)*
- *MC. ABDOU YONLIHINZA Issa, Université Abdou Moumouni de Niamey (Niger)*
- *MC. ADO SALIFOU Arifa Moussa, Université André Salifou de Zinder (Niger)*
- *MC. FANGNON Bernard, Université d'Abomey Calavi (Benin)*
- *MC. KASSI-DJODJO Irène, Université Félix-Houphouët-Boigny d'Abidjan (Côte d'Ivoire)*
- *MC. KOFFI-DIDIA Adjoba Marthe, Université Félix-Houphouët-Boigny d'Abidjan (Côte d'Ivoire)*
- *MC. KOUADIO Guessan, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)*
- *MC. MALAM ABDOU Moussa, Université André Salifou de Zinder (Niger)*
- *MC. MAMADOU Ibrahim, Université André Salifou de Zinder (Niger)*
- *MC. NABE Bammoy, Université de Kara (Togo)*
- *MC. OUATTARA Seydou, Université Félix-Houphouët-Boigny d'Abidjan (Côte d'Ivoire)*
- *MC. SOULEY Kabirou, Université André Salifou de Zinder (Niger)*
- *MC. SOUMANA KINDO Aîssata, Université Abdou Moumouni de Niamey (Niger)*
- *MC. TRAORÉ Porna Idriss, Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan (Côté d'Ivoire)*

SOMMAIRE

INSUFFISANCE ET PRECARITE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER ET MARGINALISATION RURALE EN AFRIQUE AU SUD DU SAHARA : CAS DE LA PLAINE DE MÔ AU CENTRE-OUEST DU TOGO 8
KOURPAI Nabine(1) et KADOUZA Padabô(2)*

CARACTÉRISATION DES SERVICES ÉCOSYSTÉMIQUES DU PARC NATIONAL FAZAO-MALFAKASSA (PNFM) AU CENTRE-TOGO 22
FOUSSENI Faïzou(1), ILLOU Mahamadou(2) et BOUKPESSI Tchaa(3)*

AMÉNAGEMENT D'INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DANS LE DISTRICT AUTONOME D'ABIDJAN : LA TRANSITION URBAINE A L'ÉPREUVE DES ENJEUX TERRITORIAUX 35
BOUAKI KOUADIO BAYA(1)

APPROCHE DE LA DYNAMIQUE DU DEVELOPPEMENT LOCAL DANS LA COMMUNE D'ABOMEY-CALAVI AU SUD BENIN (AFRIQUE DE L'OUEST) 49
YAOVI ENAGNON ARSENE Euloge (1,2), DEKAKON SATINGO Rolette(2) et VISSOH Sylvain(1,2)*

HISTOIRE ET SPÉCIFICITÉS DU FIQH (JURISPRUDENCE MUSULMANE) 63
DJIBO Seybou(1)

DECENTRALISATION ET DEVELOPPEMENT LOCAL : LE SIG POUR UNE MEILLEURE GESTION DES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES: LE CAS DES LYCEES DE GUEDIAWAYE 75
FAYE Mor(1)

LES FACTEURS QUI DETERMINENT LE ROLE DE LA FEMME DANS LA GOUVERNANCE POLITIQUE DE L'ARRONDISSEMENT COMMUNAL NIAMEY 5 (NIGER) 91
BOUBACAR ISSA Ramatou(1) et AMADOU Boureima(2)*

INSECURITE ET PROBLEMATIQUE DE GESTION DU PARC DU W AU NIGER 105
IBRAHIM Younoussi(1)

INONDATION DU DALLOL MAORI ET SECURITE ALIMENTAIRE DES MENAGES DANS LA COMMUNE RURALE DE KARA-KARA (DEPARTEMENT DE DIOUNDIOU, NIGER) 116
ALKASSOUM DIT KASSO Sanoussi (1)

ANALYSE COMPARATIVE DES DETERMINANTS DE L'ADOPTION DES INNOVATIONS AGRO-ECOLOGIQUES DES PRODUCTEURS DE COTON AU NORD- BENIN 133
KINMAGBAHOHOUE F. Hortalin (1) et YABI AFOUDA Jacob (2)*

PERCEPTIONS ET STRATEGIES D'ADAPTATION AUX INCERTITUDES CLIMATIQUES PAR LES EXPLOITANTS AGRICOLES DANS LA COMMUNE DE KORSIMORO (CENTRE-NORD DU BURKINA FASO) 152
OUEDRAOGO Ibrahim (1), SAWADOGO Boureima (1) et BONKOUNGOU Joachim (2)*

PERCEPTIONS, MODES DE GESTION ET CONFLITS ASSOCIES AUX TRANSFERTS SOCIAUX MONETAIRES EN MILIEU RURAL NIGERIEN 165
*ISSIAKA Haoua(1), ABDOU BAGNA Amadou(2) et MAGAGI Soulé(3)**

ANALYSE DE LA GESTION DES INFRASTRUCTURES HYDRAULIQUES REALISEES PAR AGENCE DES MUSULMANS D'AFRIQUE DANS LA COMMUNE RURALE DE KANEMBAKACHE AU NIGER 180
HAROUNA KASSOUM Nazifi (1), ZAKARYA IDI Mahamadou(1), MAHAMANE ABDOUL-KADER Moustapha (2) et DAMBO Lawali (3)*

AHMADOU KOUROUMA ET LE DISCOURS DE LA CRISE SOCIALE : LE CAS DE *QUAND ON REFUSE ON DIT NON* **195**
NADJIBEYE Parfait [(1)]

UTILISATION DE LA CONTRACEPTION MODERNE CHEZ LES FEMMES EN UNION AU NIGER : UNE ANALYSE MULTINOMIALE DE FACTEURS DISCRIMINANTS **205**
SOUMANA Issifou [(1)] et ZOURKALEINI Younoussi [(2)]*

DOUBLE FLORAISON OU REPONSE POSITIVE DU PALMIER DATTIER AU CLIMAT DU SAHEL **218**
ZANGO Oumarou[(1)], SAVADOGO Patrice[(2)], ABDOUSALAM Saidou[(2)], REY Hervé[(3)], LECOUSTRE René[(3)], ABERLENC Frédérique [(4)] et BAKASSO Yacoubou[(5)]

IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX DE L'EXPLOITATION DES RESSOURCES LIGNEUSES DANS LA COMMUNE DE KETOU AU SUD–EST DU BENIN **229**
ALI KOLAWOLE F. M. Rachad[(1)] et TCHANGONIYI Akibo Léopold[(2)]*

PERCEPTIONS PAYSANNES DES INDICATEURS (SIGNES) TRADITIONNELS DES SAISONS SUR LES ESPECES ANIMALES ET VEGETALES DANS LA COMMUNE URBAINE DE TIBIRI (REGION DE MARADI-NIGER) **243**
HADI ABDOU Mahamadou Moustapha[(1)], ILLOU Mahamadou[(2)] , ABDOU BAGNA Amadou [(3)] et YAMBA Boubacar [(4)]*

INSUFFISANCE ET PRECARITE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER ET MARGINALISATION RURALE EN AFRIQUE AU SUD DU SAHARA : CAS DE LA PLAINE DE MÔ AU CENTRE-OUEST DU TOGO

KOURPAI Nabine[(1)*] et KADOUZA Padabô[(2)]

(1) Doctorant en Géographie, Université de Kara, (Togo),
(2) Professeur Titulaire en Géographie, Université de Kara, (Togo),
Pôle de Recherche et d'Expertise sur la Dynamique des Espaces et des Sociétés (PREDES), Département de Géographie, Université de Kara, Togo
**Correspondant courriel : badjnazz29@gmail.com*

Résumé

L'aménagement des routes est essentiel pour la survie des sociétés rurales, le transport terrestre représente le principal mode de déplacement des personnes et de leurs biens dans les milieux ruraux d'Afrique subsaharienne en général, et dans la plaine de Mô au Togo, en particulier. Cependant, le mauvais état des infrastructures routières, ajouté à leur insuffisance, constitue un frein au développement de la plaine de Mô. A partir d'une démarche méthodologique quantitative et qualitative basée sur la recherche documentaire, l'observation, les enquêtes de terrain auprès de 60 individus et les entretiens avec 7 focus group, la présente étude analyse les impacts de l'insuffisance et la précarité des infrastructures de transport terrestre sur la marginalisation rurale dans la plaine de Mô au Togo. Au terme de cette recherche, il ressort que l'insuffisance et la précarité des infrastructures de transport expliquent les difficultés d'accessibilité géographique de cette partie du pays. Ces difficultés sont source d'enclavement de la plaine entraînant la marginalisation de la zone qui s'explique par la complexité dans la commercialisation des produits agricoles, l'extraversion des dynamiques économiques et les difficultés d'accès aux services de base.

Mots clés : Plaine de Mô (Togo); Infrastructures de transport routier ; Enclavement ; Marginalisation.

INADEQUATE AND PRECARIOUS ROAD TRANSPORT INFRASTRUCTURES AND RURAL MARGINALISATION IN AFRICA SOUTH OF THE SAHARA: THE CASE OF THE MÔ PLAIN IN WEST CENTRAL TOGO

Abstract

The development of roads is essential for the survival of rural societies, because land transport represents the main mode of movement of people and their goods in rural area of sub-Saharan Africa in general, and particularly in the plain of Mô in Togo. However, the poor state of the road infrastructures, coupled with its inadequacy, is an

obstacle to the development of the Mô plain. Adopting a methodological approach based on documentary research, observation, field surveys of 60 individuals and interviews with 07 focus groups, this study analyses the impact of the inadequacy and precariousness of land transport infrastructures on rural marginalisation in the Mô plain of Togo. At the end of the research, it emerges that the insufficiency and precariousness of transport infrastructures in the Mô plain explain the difficulties of accessibility to the area. These difficulties are a source of enclosure of the area, which leads the plain to marginalisation characterised by the complexity in the marketing of agricultural products, the extraversion of economic dynamics and the difficulty of access to basic services.

Key words : Mô plain (Togo); Road transport infrastructures; Isolation; Marginalisation.

Introduction

Le secteur agricole constitue le soubassement du développement des pays en voie de développement (FAO[1] ; Banque Mondiale, 2008). Il est donc impérieux d'inscrire l'aménagement des milieux ruraux dans les politiques de développement de ces pays car, « *l'aménagement du monde rural est une question qui s'intègre de plus en plus au paradigme de développement de cet espace* » (T. A. Noyouléwa, 2006 ; p. 29). Cet aménagement qui consiste en l'amélioration et en la mise en place des infrastructures socio-collectives du secteur rural est l'une des priorités de chaque nation dans les efforts d'atteindre les objectifs de développement durable. D'après le PNUD (2015) « *Faciliter la mise en place d'une infrastructure durable et résiliente dans les pays en développement (...)* », constitue la cible (a) de l'objectif 9 des ODD. En effet, le développement de toute localité passe toujours d'abord par le développement de la route et « *Il va de soi qu'aucun développement ne peut être espéré d'un territoire auquel il manque d'infrastructures de communication* » (E. Kola, 2010 ; p. 27). Pour Y. Ofouémé-Berton (2007), en Afrique, l'un des freins internes les plus remarquables au développement du continent demeure l'enclavement. Au Togo, les pouvoirs publics sont persuadés que la modernisation des infrastructures routières est un pilier important dans l'amélioration des activités économiques, notamment le développement des échanges entre les milieux ruraux et urbains. C'est dans ce contexte que de grands chantiers de construction et de réhabilitation des axes routiers ont été entrepris depuis les années 2010. Cependant, ces multiples efforts ne profitent généralement qu'aux zones urbaines. Les milieux ruraux sont mis en marge alors que c'est de ces zones que provient l'essentiel de la production vivrière du pays.

[1] www.fao.org, consulté le 09/02/2021 à 09h11'

La plaine de Mô, située dans la partie ouest de la région Centrale, à la frontière Togo-Ghana, est très faiblement équipée en infrastructures de transport. Cette plaine est pendant longtemps restée déconnectée du reste de l'ensemble du pays en raison de l'absence des voies de communication efficaces. Cela a eu pour conséquence la fermeture du milieu, faute d'une circulation aisée de personnes et de biens. Cette situation amène à s'interroger sur l'état des infrastructures de transport routier et sa part dans la marginalisation de la plaine de Mô au Togo. L'étude s'appuie sur l'hypothèse selon laquelle la marginalisation de la plaine de Mô s'y explique par l'indigence des infrastructures de transport terrestre. L'objectif de cette étude est d'analyser les effets de l'insuffisance et de la précarité des infrastructures de transport terrestre dans la marginalisation rurale de la plaine de Mô au Togo.

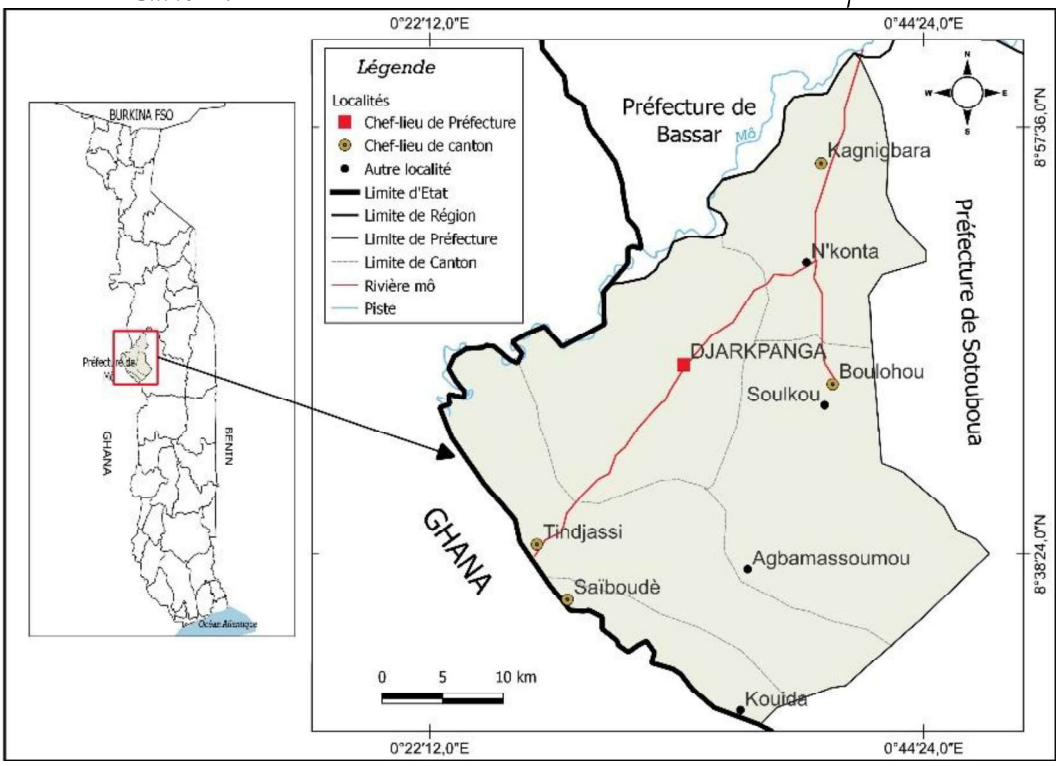
1. Cadre méthodologique de l'étude

Il s'agit de présenter la situation géographique de la zone, l'intérêt de l'étude et la méthodologie de collecte et de traitement des données.

1.1. Situation géographique de la zone et intérêt de l'étude

Couvrant une superficie de 1256 km² (Direction Générale des Statistiques et de la Comptabilité Nationale, 2016), la plaine de Mô est située entre la préfecture de Bassar au nord, la préfecture de Sotouboua à l'est et au sud-est. Elle fait frontière avec le Ghana à l'ouest et une partie au sud-ouest. Elle se localise entre 8° 38′24′′ et 8° 57′38′′ de latitude nord et 0° 22′ 12′′ et 0° 44′ 24′′ de longitude est. Cinq cantons forment cette plaine à savoir Djarkpanga, chef-lieu de la préfecture, Kagnigbara, Boulohou, Tindjassé et Saïboudè (Carte 1).

Carte 1 : Présentation de la zone d'étude et des localités d'enquête



Source : N. Kourpai, 2023. D'après le fonds de carte de la DGSCN, 2016

La plaine de Mô, en 2010, avait une population de 37 411 habitants (DGSCN, 2016). Elle est estimée à 45 877 habitants en 2020 (DGSCN, 2021). Sur le plan économique, cette population vit principalement de l'agriculture, mais aussi de l'artisanat, de l'exploitation des ressources forestières et du commerce.

L'étude a porté sur la plaine de Mô, l'une des cinq préfectures de la région Centrale, en raison de son isolement géographique lié au manque de routes praticables. L'intérêt de cette étude est de promouvoir le développement des milieux ruraux africains à travers leur désenclavement.

1.2. Méthodologie de recherche

La méthodologie adoptée repose sur l'observation, la recherche documentaire et les entretiens avec de focus group et des personnes ressources.

Les chefs-lieux des cantons constituent les sites de cette recherche (Carte 1). Ces sites ont été choisis à partir d'un choix raisonné basé sur les critères suivants : d'abord la situation géographique de chaque village par rapport au chef-lieu de la préfecture afin d'avoir une dispersion spatiale des sites d'enquête. Ensuite, l'importance des activités économiques qui se déroulent dans chaque village retenu. Enfin, l'importance démographique de ces villages qui a été un critère fondamental en raison de la faible concentration de la population dans plusieurs villages de la plaine d'étude.

Les enquêtes et entretiens se sont déroulés du 06 au 18 mars 2021. Les enquêtes ont concerné 15 conducteurs, 20 commerçants à Djarkpanga et 20 autres à Tindjassi. Le choix des enquêtés a été fait de façon aléatoire les jours des marchés de Djarkpanga et

de Tindjassi, puisque les populations des autres cantons y affluent pour vendre et/ou acheter. Les enquêtes ont considéré aussi les 5 chefs de canton. Les entretiens ont été fait auprès de 2 focus groups constitués des agents des mairies des communes de Mô 1 et Mô 2 puis 5 focus groups à raison d'un groupe par canton. Chaque groupe a été constitué par le chef de canton et a regroupé les hommes et les femmes ayant un âge supérieur ou égal à 15 ans, car cette tranche d'âge représente celle de la population active. Au total, l'enquête de terrain a concerné 60 individus et 7 focus groups. Ces individus choisis ont eu à nous donner une appréciation des infrastructures de transport dans leur milieu. En effet, les entretiens associés à nos observations sur le terrain ont porté sur l'état des infrastructures de transport, la praticabilité des transports en lien avec les activités développées, les contraintes liées au transport dans le milieu d'étude et leurs impacts sur la vie socioéconomique des populations.

Le logiciel KoBoCollect a été utilisé pour la collecte et le dépouillement des informations. Après le dépouillement, le tableur Excel a permis de présenter les données dépouillées sous forme de tableaux et figures. Le logiciel QGIS version 3.10.10 a servi à réaliser des cartes et l'appareil photo numérique a été utilisé pour la prise des photos sur terrain. Suite au dépouillement et à l'analyse de données, nous sommes parvenus à des résultats et discussion suivants.

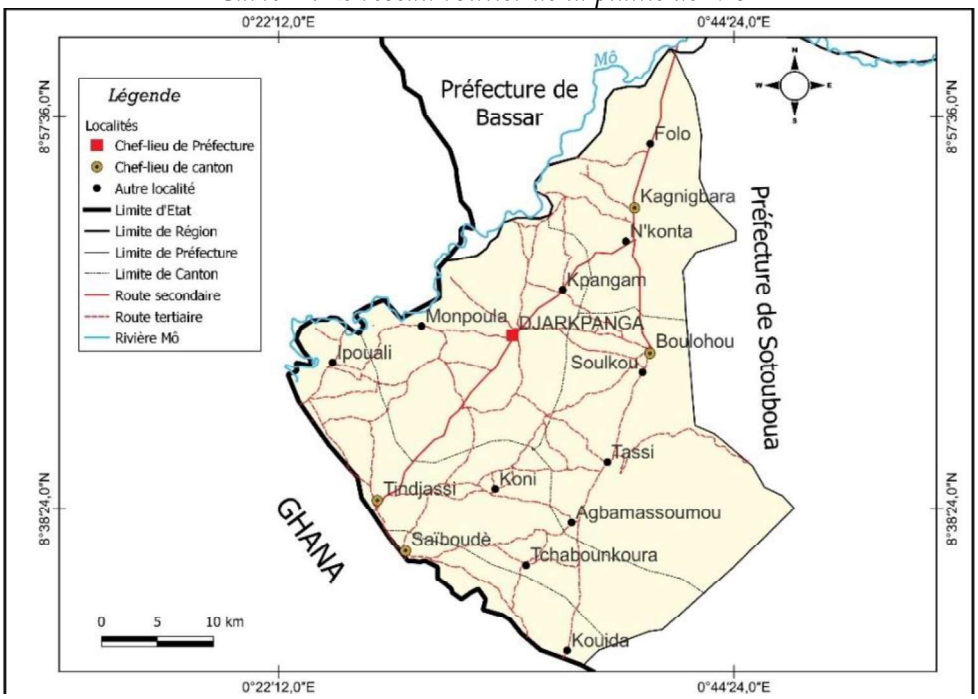
2. Résultats et discussion

Cette partie décrit l'état des infrastructures de transport dans la plaine de Mô, dégage les causes qui expliquent l'enclavement de la zone, montre les différentes formes de la marginalisation rurale que subit la plaine et présente une discussion des résultats.

2.1. La plaine de Mô : du mauvais état des infrastructures de transport à l'enclavement

Les infrastructures de transport dans la plaine de Mô sont caractérisées par une insuffisance et une précarité du réseau routier qui est constitué de routes secondaires et tertiaires (Carte 2).

Carte 2 : Le réseau routier de la plaine de Mô

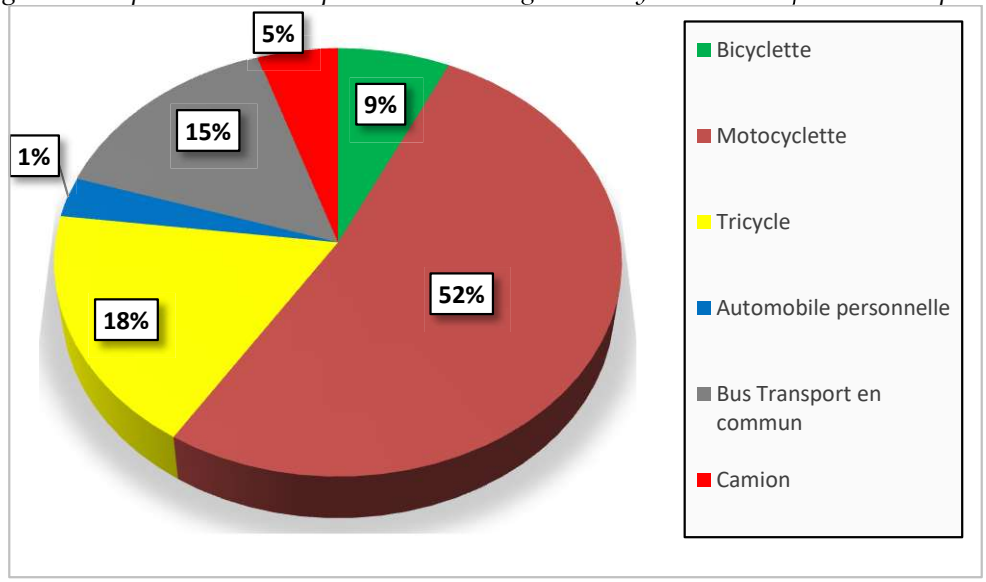


Source : N. Kourpai, 2023. D'après le fonds de carte de la DGSCN, 2016

La carte 2 indique que le réseau routier de la plaine de Mô est constitué, dans son ensemble, de pistes rurales. La zone ne dispose d'aucune route bitumée malgré sa proximité à la République du Ghana. Tous les cantons sont reliés entre eux par des routes secondaires tandis que les villages et hameaux sont desservis par des routes tertiaires que sont des pistes.

Outre l'état défectueux des routes, les moyens de transport utilisés dans la zone d'étude sont généralement limités aux motocyclettes et aux tricycles (Figure 1).

Figure 1 : Répartition des enquêtés selon l'usage des moyens de transport dans la plaine



Source : N. Kourpai, 2023. Travaux de terrain

La figure 1 montre que 52% des personnes enquêtées se déplacent avec les motocyclettes, 18% utilisent les tricycles et seulement 1% font usage des automobiles

personnelles. Le transport des marchandises dans la plaine se fait le plus souvent avec les camions gros porteurs. Les bus de transport en commun, utilisés par 15% des personnes enquêtées, transportent aussi bien les personnes que les marchandises, une méthode très périlleuse en cas d'accident. Ces bus sont le plus souvent délabrés et ne se déplacent vers la plaine que le mardi, le mercredi et le samedi, respectivement les jours du marché de Tindjassi, de Djarkpanga et de Bassar. Ainsi, il n'y a que trois jours sur sept que les automobiles de transport des personnes et des biens arrivent dans la zone d'étude. On assiste alors à un déséquilibre entre la demande et l'offre des services de transport dans la zone car, il n y'a pas d'automobiles pour le transport de personnes et de marchandises les autres jours de la semaine. Ce sont les motocyclettes et les tricycles qui y jouent ce rôle de transport de personnes et des biens.

Tous les moyens de transport utilisés dans la zone d'étude sont confrontés à des risques d'endommagement et d'accident. La photo 1 présente des moyens de transport en panne sur l'axe routier Bassar-Djarkpanga-Tindjassi.

Photo 1 : Moyens de transport en panne sur l'axe Bassar-Djarkpanga-Tindjassi

Source : N. Kourpai, 2023. Travaux de terrain

Le mauvais état des voies a toujours endommagé les moyens de transport dans la plaine. A ce sujet, Sikirou, un conducteur de camion en provenance de Bassar, âgé de 39 ans, a affirmé ce qui suit : « *Nos voitures sont toujours en panne sur cette route qui n'est pas du tout bonne. C'est parce que nous sommes en saison sèche qu'on arrive à aller jusqu'à trois fois par semaine à Djarkpanga ou à Tindjassi, sinon en saison de pluie c'est une fois dans la semaine* ». Les conducteurs sont confrontés à une perte de temps qui explique la baisse de la fréquence de leur déplacement vers la plaine. De la saison sèche à la saison de pluie, la fréquence passe de trois à une, en raison du mauvais état des routes qui deviennent défectueuses et impraticables en saison pluvieuse. Au total, la précarité des infrastructures de transport associée à l'insuffisance et à l'inefficacité des moyens de

transport sont les contraintes qui ont conduit à l'enclavement de la plaine de Mô. Cet enclavement est lié à plusieurs facteurs.

2.2. Les causes de l'enclavement de la plaine de Mô

Selon Y. Alix *et al.* (2011, p. 41), l'enclavement d'une localité est apprécié à travers la combinaison interactive de facteurs variés. En ce qui concerne la plaine de Mô, son enclavement s'explique par des contraintes naturelles et humaines.

Parlant des contraintes naturelles, il s'agit des facteurs géographiques et physiques qui entravent la mise en place des infrastructures routières dans la plaine. Dans la zone d'étude, les monts Fazao, situés au sud-est de la plaine, constituent une véritable barrière à l'accessibilité de la plaine de Mô. De l'intérieur du Togo, il n'est possible d'atteindre la plaine de Mô qu'en passant obligatoirement par Bassar. Or, à partir de Bassar, il n y'a seulement que l'axe Bassar-Djarkpanga, long de 74 km, pour arriver dans la plaine de Mô. Cependant, de Sotouboua l'on pouvait facilement joindre la plaine en parcourant seulement 67 km s'il avait été tracée une voie praticable dans les monts Fazao. Cette barrière orographique allonge alors la distance séparant la plaine de Mô des routes nationales bitumées. En effet, en l'absence d'une voie praticable dans les monts Fazao, les distances Djarkpanga-Bassar-Sokodé ou Djarkpanga-Bassar-Sotouboua deviennent très grandes et atteignent respectivement 140 km ou 193 km. Cette situation témoigne de l'éloignement de la plaine des autres localités de la région et des grands axes de circulation du pays.

Pour ce qui est des contraintes humaines, elles sont déterminées par les facteurs politiques. Alors, il s'agit d'évoquer les possibilités d'aménagement qui auraient pu permettre de surmonter les contraintes naturelles afin de faciliter l'accessibilité à la zone. En effet, l'insuffisance et la dégradation du réseau routier dans la plaine de Mô s'expliquent par la faible volonté des pouvoirs publics dans la construction et l'entretien du réseau routier. Sur l'axe Tindjassi-Djarkpanga-Bassar, les automobilistes font en moyenne 4 heures de temps pour parcourir cette distance longue de 105 km, soit une vitesse de 26,25 km/h. Cette condition explique l'état ardu de la route rendant très pénible le déplacement sur cet axe. On peut ainsi dire que la précarité du réseau routier dans la plaine est liée à la gouvernance. Etant donné que suivant la perspective d'amélioration des infrastructures de transport terrestre dans la plaine de Mô, les contraintes géographiques et humaines peuvent être surmontées par les aménagements. La construction du pont sur la rivière Mô en 2010 (Photo 2) par le Projet de développement rural intégré de la plaine de Mô (PDRI-Mô) est un exemple illustratif de l'action anthropique dans sa volonté du dépassement du déterminisme naturel.

Photo 2 : Photos illustrant l'ancien pont et le nouveau pont sur la rivière Mô

Source : N. Kourpai, 2018. Travaux de terrain

La photo 2 montre que l'ancien pont sur la rivière Mô, construit en 1984 par la Société togolaise du coton (SOTOCO), se trouve dans le lit mineur du cours d'eau. Il est à chaque fois submergé au cours de l'année en période de crue. De même, les pistes de desserte de plusieurs villages et hameaux à fort potentiel agricole dans la plaine ne sont pas praticables toute l'année et certaines demeurent encore enclavées. En somme, l'enclavement de la plaine de Mô est le produit des facteurs physiques et humains. Cet enclavement a évidemment des impacts socio-économiques sur la plaine de Mô.

2.3. La marginalisation de la plaine de Mô et les effets induits de l'enclavement

L'enclavement de la plaine de Mô a des impacts sur le milieu d'étude qui se traduisent par la marginalisation de la plaine. Celle-ci est caractérisée par la complexité dans la gestion et la commercialisation des produits agricoles, l'extraversion des dynamiques économiques et les difficultés d'accès aux services de base.

2.3.1. La complexité dans la gestion et la commercialisation des produits agricoles

Les populations rurales de la plaine de Mô sont confrontées à des difficultés de commercialisation de leurs produits agricoles. En effet, en raison du mauvais état des routes, le prix du transport des marchandises est élevé dans cette zone. Ce prix devient plus élevé en saison de pluie à cause de l'état défectueux de la route en cette période. Dans ces conditions, les producteurs ne sont pas en mesure d'assurer les charges de transport de leurs produits agricoles. Ainsi, les acheteurs en provenance de Bassar, Sokodé, Sotouboua, Kara et parfois de Lomé, confrontés à une difficulté d'accès aux marchés dans la plaine, profitent de la situation et achètent à des prix dérisoires les produits agricoles aux paysans. Ces derniers sont obligés de brader leurs produits de crainte de les voir périr faute de moyens de conservation efficaces (Tableau 1).

		Prix (FCFA) en saison	**Prix (FCFA) en saison de**

Produits	Quantité	sèche		pluie	
		Plaine de Mô	Bassar	Plaine de Mô	Bassar
Igname	100 tubercules	35 000 à 40 000	55000 à 60000	25 000 à 30 000	40 000 à 50 000
Maïs	1 bol	450	600	300	450
Gari	1 bol	400	700	300	700

Tableau 1 : Variation saisonnière de prix de certains produits agricoles entre les marchés de la plaine de Mô et de Bassar

Source : N. Kourpai, 2023. Travaux de terrain

Selon les données des travaux de terrain, il ressort du tableau 1 que 100 tubercules d'ignames vendus dans la plaine de Mô, pendant la saison sèche, entre 35 000 FCFA et 40 000 FCFA, sont vendus à Bassar entre 55 000 et 60 000 FCFA. En saison de pluies, cette même quantité est achetée à entre 25 000 et 30 000 FCFA dans la plaine et à 40 000 ou 50 000 FCFA à Bassar. Des prix qui fluctuent de près de 100% que ce soit d'une saison à une autre ou d'un espace à un autre, témoignant de la différenciation de prix de vente de certains produits agricoles entre la plaine de Mô et la ville de Bassar. Pour échapper au phénomène de bradage des produits agricoles, on assiste à une extraversion des dynamiques économiques vers le Ghana.

2.3.2. L'extraversion des dynamiques économiques

La plaine de Mô est frontalière avec la République du Ghana. Les deux milieux se partagent l'espace frontalier entre les villages de Tindjassi et Nabou. C'est le *No man's land* qui sépare les cantons de Tindjassi et Saïboudè du Ghana. Malgré l'existence des services de la police et de douanes au niveau des deux Etats, les producteurs agricoles de la zone d'étude ont toujours effectué illicitement des échanges dans la plupart du temps avec le Ghana. Ceci pour plusieurs raisons à savoir le bon état des voies de communication, leur électrification et le prix de vente moyennement élevé des produits agricoles dans cette partie rurale du Ghana, située respectivement à environ 3 km et 5 km de Saïboudè et de Tindjassi. Ces raisons poussent les populations de la plaine de Mô à accroitre leurs échanges commerciaux au-delà de la frontière togolaise.

Il faut aussi noter que les magasins de vente de matériaux modernes de construction et de vente de matériels roulants et des pièces de rechange dans la plaine ne sont pas efficacement équipés. La plaine ne dispose aussi que d'une seule station-service de vente de carburant sise à Djarkpanga. L'absence et le faible équipement de tous ces établissements obligent également les populations à s'en procurer au Ghana voisin plus proche et facilement accessible qu'à Bassar, d'où la régression des commerces dans cette plaine du Togo. Cette extraversion s'explique aussi par le manque de services de base dans la plaine.

2.3.3. Les difficultés d'accès aux services de base

La zone d'étude est faiblement équipée en infrastructures socio-collectives. L'accès aux services de base dans la plaine est une difficulté émanant de son isolement. Jusqu'en 2022, seuls les villages de Tindjassi et Djarkpanga sont alimentés en eau potable de la Togolaise des eaux (Tde) et en électricité de la Compagnie d'énergie électrique du Togo

(CEET). Toutes les autres localités de la plaine utilisent soit les groupes électrogènes, soit les panneaux solaires pour l'éclairage. Les services de la Tde n'alimentent pas aussi les autres cantons de la plaine. Les populations utilisent les eaux des cours d'eau, des puits à motricité humaine ou de forages hydrauliques pour répondre à leurs besoins en eau.

Les services de santé sont presqu'inexistants. Les unités de soins périphériques sont construites dans tous les cantons. Cependant, elles sont très peu équipées en personnel soignant et en matériel de travail. Les cas aggravés de santé rencontrés sont le plus souvent évacués à Bassar et très généralement au Ghana, où les populations affirment recevoir des soins de qualité et à des coûts abordables.

Les services administratifs sont le plus souvent dans un état précaire dans toute la plaine. Les services de la préfecture, de la gendarmerie, l'Institut togolais de la recherche agronomique (ITRA), l'Institut de conseil et d'appui technique (ICAT) et le service social sont les seules administrations existantes et localisées à Djarkpanga, chef-lieu de la préfecture. La défaillance des gouvernants à procurer aux populations des services de base est symbolique à une marginalisation de la zone et constitue un facteur de retard du milieu.

De ce qui précède, il est démontré que l'insuffisance et la précarité du réseau routier ont créé une marginalisation de la plaine de Mô. Cette marginalisation s'est traduite par des effets socio-économiques néfastes sur les conditions de vie des populations y vivant.

2.4. Discussion

La plaine de Mô est dotée de mauvaises infrastructures routières. L'ensemble du réseau, resté non bitumé jusqu'à nos jours, est impraticable pendant une longue période de l'année, généralement en saison de pluies, durant les mois de juillet à novembre. Tout comme dans la préfecture de Dankpen au Nord-Togo, « *ces routes qu'elles soient secondaires ou tertiaires sont construites en terre et donc difficilement praticables surtout en saison des pluies* » (M. Agbamaro *et al.*, 2015, p. 46). Cette situation est également rencontrée à Pagouda et Madjatom dans la préfecture de la Binah, et dans le terroir de Koutougou dans la préfecture de la Kéran (T. A. Noyouléwa, 2005). La précarité des infrastructures de transport est source de l'enclavement de la plaine de Mô qui s'explique par des facteurs naturels et anthropiques. Pour montrer la capacité de l'action anthropique face à ces contraintes naturelles, Y. Alix *et al.* (2011, p. 42) ont évoqué le rôle de l'homme dans le possibilisme. Ils pensent que « *même les obstacles orographiques peuvent trouver des solutions par le génie civil dans la construction d'ouvrages d'arts comme les tunnels ou les ponts* ». Au Togo, « *bien que, des efforts de construction de nouvelles voies pour améliorer la fluidité du trafic aient été consentis, nombreuses sont ces sous-*

préfectures et préfectures qui ne sont pas encore desservies par une voie revêtue, ni ne possédant de voirie urbaine » (P. Kpemoua, 2016, p. 5).

L'enclavement de la plaine a conduit à sa marginalisation. Celle-ci se manifeste par la différenciation des prix d'une saison à une autre sur les marchés de la plaine et entre ces derniers et les marchés de Bassar (M. Agbamaro, 2021). Cette pratique affecte économiquement la zone d'étude et est aussi rencontrée dans plusieurs pays d'Afrique subsaharienne. Ceci a amené P. Merlin (1991) à dire que le retard de cette région sur les autres continents en matière agricole comme dans bien d'autres domaines est dû à son isolement. Car, le niveau de développement d'une région peut s'apprécier à partir de son réseau routier (K. Ségbor, 1990). A cet effet, l'assertion de A. Smith (1776) se confirme. Selon lui, l'augmentation et l'amélioration des dotations infrastructurelles peuvent améliorer le service des transports par l'abaissement des coûts de production, une augmentation des vitesses, une réduction des retards et par conséquent un accroissement des flux d'échanges, de la valeur ajoutée et donc du développement économique et social. C'est dans cette veine que M. Agbamaro *et al.* (2015, p. 51) ont ajouté que « *l'absence ou la précarité des infrastructures routières dans un milieu donné a des impacts négatifs sur ses populations* ».

Pour T. Abotchi (1997), l'inaccessibilité d'un milieu enclavé peut susciter un sentiment de frustration des populations concernées qui trouvent que leur marginalisation est bien voulue et entretenue par les pouvoirs publics en place. Selon E. Kola (2010, p. 36), dans une étude réalisée sur la marginalisation dans le pays Akébou au sud-ouest du Togo, « *les populations se sentent abandonnées par les pouvoirs publics togolais* ». Si l'on pense que l'absence des services de base dans la plaine de Mô s'explique par son isolement, c'est parce qu'il y a certaines zones rurales de la région Centrale qui disposent de ces services. C'est le cas des villages Adjengré et Aouda dans la plaine septentrionale du Mono où l'on a suffisamment accès aux services de base (P. Kadouza, 2005). L'enclavement et la marginalité que subit la plaine de Mô sont aussi rencontrés dans la région de la Cuvette-ouest en République du Congo (Y. Ofouemé-Berton, 2007), à Mandouri dans l'extrême nord-est du Togo (A. K. Akibodé, 1981) et dans le pays Akébou au sud-ouest du Togo (E. Kola, 2010).

Conclusion

La plaine de Mô est très faiblement couverte en infrastructures routières. Elle n'est donc pas en marge du phénomène d'enclavement que connaissent plusieurs milieux ruraux d'Afrique subsaharienne. Le mauvais état du réseau routier, leur insuffisance et la précarité des moyens de transport sont les caractéristiques de l'enclavement de la zone. Les causes de cet isolement sont d'abord expliquées par les contraintes naturelles du milieu, constituées des facteurs physiques et géographiques ; ensuite, les contraintes humaines qui sont liées à la volonté des pouvoirs publics. La

marginalisation de la plaine aux multiples potentialités agricoles (N. Kourpai, 2018) est l'effet induit de son enclavement. Ainsi, cette marginalisation de la plaine se traduit par les difficultés liées à la gestion et à la commercialisation des produits agricoles, à l'extraversion des échanges commerciaux vers le Ghana et aux difficultés d'accès aux services de base. Cependant, dans la mesure où le Programme national de développement (PND) au Togo, en son axe 2, prône le développement du secteur agricole, il est donc impératif que les milieux ruraux soient désenclavés. En effet, c'est l'ultime moyen pour ces sociétés rurales d'intégrer les réseaux fonctionnels qui les avoisinent et d'enclencher le processus de leur développement basé sur la rentabilisation des activités agricoles. A cet effet, il reste donc nécessaire pour les décideurs, dans la poursuite de l'objectif 9 des ODD, de redoubler d'efforts dans leurs politiques d'aménagement en dotant la plaine de Mô, ce milieu rural reconnu pour sa forte production agricole, des infrastructures de transport efficaces. Car, la mise en place d'une meilleure infrastructure de transport, d'un réseau de pistes desservant tous les villages, constitue avec de meilleurs moyens de transport, une base indispensable à des progrès rapides.

Bibliographie

ABOTCHI Tchégnon, 1997 - *Dynamisme économique et évolution du milieu rural dans l'Est de la Région des Plateaux au Togo.* Thèse de Doctorat de Géographie Tropicale, Université Michel de Montaigne Bordeaux III, Bordeaux, 377 p.

ADAM Smith, 1776 - *An Inquiry in the Nature of causes of Wealth of the Nations*, The modern library - Random House, New York, 1937, 209 p.

AGBAMARO Méyébinasso, 2021 - Précarité des transports routiers et problèmes de commercialisation de la filière igname dans la préfecture de Mô au Centre-ouest du Togo : Analyse cartographique. In : *Revue des sciences sociales-PASRES*, Abidjan, pp. 3-21.

AGBAMARO Méyébinasso, KOLA Edinam et KLASSOU-ZINSSOU Kossiwa, 2015 - Enclavement et développement rural dans la préfecture de Dankpen, au Nord-Togo. In : *Revue de géographie du laboratoire Leidi*, N°13, pp. 37-53.

AKIBODE Ayéchoro Koffi, 1981 - *La projection spatiale de la politique togolaise d'aménagement dans la plaine de Mandouri : espace enclavé, sous peuplé, sous utilisé de la région des savanes (Nord -Togo)*. Thèse de 3e cycle, Université de Paris VIII, Paris, 258 p.

ALIX Yann et PELLETIER Jean-François, 2011 - Territoires enclavés et opportunités de marché : Analyse des performances logistiques des corridors de transport en Afrique subsaharienne. In : *Organisations et Territoires*, Vol. 20, n° 1, pp. 41-52.

Banque Mondiale, 2008 - *Rapport sur le développement dans le monde : l'agriculture au service du développement*, World Bank publications, Washington, 36 p.

Direction Générale des Statistiques et de la Comptabilité Nationale, 2021 - *Projection de Population de l'INSEED*, Inseed, sp.

Direction Générale des Statistiques et de la Comptabilité Nationale, 2016 - *Publication des résultats détaillés du quatrième Recensement général de la*

population et de l'habitat (RGPH4), Régions des Plateaux et Centrale, vol. 8, Tome 2, Inseed, Lomé, 337 p.

KADOUZA Padabô, 2005-*Colonisation agricole, dynamique de l'espace rural, et développement socioéconomique dans la plaine septentrionale du Mono au Togo,* Thèse pour l'obtention du doctorat en Géographie, option Géographie rurale, Université de Lomé, Lomé, 383 p.

KOLA Edinam, 2010 - Enclavement et marginalité du pays akébou dans l'ouest de la région des plateaux au Togo. In : *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement,* N° 2, pp. 26-39.

KOURPAI Nabine, 2018 - *Migrations rurales et dynamisme économique dans le canton de Tindjassé au Centre-ouest du Togo,* Mémoire de master, Science de l'homme et de la société (SHS), Pôle de recherche sur la dynamique de l'espace et de la société (PREDES), Université de Kara, Kara, 120 p.

KPEMOUA Palakiyèm, 2016 - Analyse de l'impact des infrastructures de transport sur la croissance économique du Togo, hal-01389698f, 23 p.

MERLIN Pierre, 1991 - *Espoir pour l'Afrique Noire*, Présence Africaine, 96 p.

NOYOULEWA Tchoou Adong, 2005 - *Koutougou, un terroir Temberma enclavé dans la Kéran, Mémoire de Maîtrise de Géographie Rurale*, Université de Lomé, Lomé, 128 p.

NOYOULEWA Tchoou Adong, 2006- *Enclavement et développement dans les zones rurales d'Afrique subsaharienne : Recherche bibliographique*, Mémoire de DEA, Société-Environnement-Aménagement, Laboratoire de recherche sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés (LARDYMES), Université de Lomé, Lomé, 111 p.

OFOUEME-BERTON Y, 2007 - L'enclavement: un frein au développement économique et social de la cuvette ouest (Rép. Congo). In : *Ahoho, revue de géographie du LARDYMES*, N°1, Lomé, pp. 199-217.

Programme des Nations Unies pour le Développement, 2015 - *Objectifs de développement durable*, Onu, New York, 71 p.

SEGBOR Komlan, 1990 - Transport et développement au Togo. In : *Annales de l'Université du Bénin, Série Lettres*, Université du Bénin, Lomé, pp. 983-991.