

Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes



RIGES

www.riges-uao.net

ISSN-L: 2521-2125

ISSN-P: 3006-8541

Numéro 20

Juin 2026



Publiée par le Département de Géographie de l'Université Alassane OUATTARA de Bouaké

INDEXATION INTERNATIONALE

SJIF Impact Factor

<http://sjifactor.com/passport.php?id=23333>

Impact Factor: 8,475 (2026)

Impact Factor: 8,333 (2025)

Impact Factor: 7,924 (2024)

Impact Factor: 6,785 (2023)

Impact Factor: 4,908 (2022)

Impact Factor: 5,283 (2021)

Impact Factor: 4,933 (2020)

Impact Factor: 4,459 (2019)

ADMINISTRATION DE LA REVUE

Direction

Arsène DJAKO, Professeur Titulaire à l'Université Alassane OUATTARA (UAO)

Secrétariat de rédaction

- **Joseph P. ASSI-KAUDJHIS**, Professeur Titulaire à l'UAO
- **Konan KOUASSI**, Professeur Titulaire à l'UAO
- **Dhédé Paul Eric KOUAME**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Yao Jean-Aimé ASSUE**, Professeur Titulaire à l'UAO
- **Zamblé Armand TRA BI**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Kouakou Hermann Michel KANGA**, Maître de Conférences à l'UAO

Comité scientifique

- **HAUHOUOT** Asseypo Antoine, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **ALOKO** N'Guessan Jérôme, Directeur de Recherches, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **BOKO** Michel, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Benin)
- **ANO** Kouassi Paul, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **MOTCHO** Kokou Henri, Professeur Titulaire, Université de Zinder (Niger)
- **DIOP** Amadou, Professeur Titulaire, Université Cheick Anta Diop (Sénégal)
- **SOW** Amadou Abdoul, Professeur Titulaire, Université Cheick Anta Diop (Sénégal)
- **DIOP** Oumar, Professeur Titulaire, Université Gaston Berger Saint-Louis (Sénégal)
- **WAKPONOU** Anselme, Professeur HDR, Université de N'Gaoundéré (Cameroun)
- **SOKEMAWU** Koudzo, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **HECTHELI** Follygan, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **KADOUZA** Padabô, Professeur Titulaire, Université de Kara (Togo)
- **GIBIGAYE** Moussa, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Bénin)
- **GÖBEL** Christof, Professeur Titulaire, Universidad Autonoma Metropolitana, (UAM) – Azcapotzalco (Mexico)

EDITORIAL

La création de RIGES résulte de l'engagement scientifique du Département de Géographie de l'Université Alassane Ouattara à contribuer à la diffusion des savoirs scientifiques. RIGES est une revue généraliste de Géographie dont l'objectif est de contribuer à éclairer la complexité des mutations en cours issues des désorganisations structurelles et fonctionnelles des espaces produits. La revue maintient sa ferme volonté de mutualiser des savoirs venus d'horizons divers, dans un esprit d'échange, pour mieux mettre en discussion les problèmes actuels ou émergents du monde contemporain afin d'en éclairer les enjeux cruciaux. Les enjeux climatiques, la gestion de l'eau, la production agricole, la sécurité alimentaire, l'accès aux soins de santé ont fait l'objet d'analyse dans ce présent numéro. RIGES réaffirme sa ferme volonté d'être au service des enseignants-chercheurs, chercheurs et étudiants qui s'intéressent aux enjeux, défis et perspectives des mutations de l'espace produit, construit, façonné en tant qu'objet de recherche. A cet effet, RIGES accueillera toutes les contributions sur les thématiques liées à la pensée géographique dans cette globalisation et mondialisation des problèmes qui appellent la rencontre du travail de la pensée prospective et de la solidarité des peuples.

**Secrétariat de rédaction
KOUASSI Konan**

COMITE DE LECTURE

- KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Joseph P., Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- BECHI Grah Félix, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- MOUSSA Diakité, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- VEI Kpan Noël, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- LOUKOU Alain François, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- TOZAN Bi Zah Lazare, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Narcisse Bonaventure, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- SOKEMAWU Koudzo, Professeur Titulaire, U L (Togo)
- HECTHELI Follygan, Professeur Titulaire, U L (Togo)
- KOFFI Yao Jean Julius, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- Yao Jean-Aimé ASSUE, Professeur Titulaire, UAO
- Zamblé Armand TRA BI, Maître de Conférences, UAO
- KADOUZA Padabô, Professeur Titulaire, Université de Kara (Togo)
- GIBIGAYE Moussa, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Bénin)
- GÖBEL Christof, Professeur Titulaire, Universidad Autonoma Metropolitana, (UAM) – Azcapotzalco (Mexico)

Sommaire

Sena Ghislain C. ADIMOU, Vincent O.A. OREKAN, Joseph OLOUKOI <i>Etude de l'impact des infrastructures touristiques sur les mangroves au sud du Bénin</i>	9
BAYANG Sirbélé <i>Striga, dans les champs de céréales à Lallé, dans la région du Mayo-Kebbi Est (Tchad)</i>	26
KOULOMIAN Dao, KONAN Kouamé Hyacinthe <i>Les enjeux socio-économiques et environnementaux de la mécanisation de l'orpaillage irrégulier dans le département de Boundiali (Nord, Côte d'Ivoire)</i>	37
Bi Sehi Antoine TAPE <i>Facteurs contribuant à la persistance du paludisme dans la ville de Vavoua (Côte d'Ivoire)</i>	55
KOFFI Akouassi Bénédicte, DJAH Armand Josué <i>Impacts de la gestion de l'environnement urbain à Abengourou (Côte d'Ivoire)</i>	72
MAMADOU MARICO, MOUSSA DIT MARTIN TESSOUGUE <i>Acteurs de la gouvernance locale des adductions d'eau potable dans la commune rurale de Baguineda Camp : efficacités et limites</i>	90
MAHAMADOU MOUDI Rachid, PARAISO CECIL Zeinabou, SOULEY Kabirou <i>Problématique d'accès aux ressources pastorales des communautés arabes Awlad Souleymane dans le département de Tesker au Niger</i>	109
FROUMAN Ouattara Bourahima <i>Structuration de l'espace urbain de Divo, entre dynamique démographique et étalement : les défis d'un déséquilibre de répartition spatiale de la population</i>	134
Souleymane SORO, Kouamé Thimotée KOBENAN <i>Impacts socio-économiques de la production de l'igname Kponan (dioscorea cayenensis-rotundata) dans la Sous-prefecture de Laoudi-ba (Est Côte d'Ivoire)</i>	155
KAMBIRÉ Bêbê, OUATTARA Oumar, LOA Sokro Lazare <i>Effets environnementaux de la production artisanale d'huile de palme dans le village Ahigbé-Koffikro (Sud-Est de la Côte d'Ivoire)</i>	171

Seydou A TOGOLA, Ibrahima DIOMBATY <i>Cartographie des dépôts des déchets solides dans le cercle de Macina, région de Ségou au Mali</i>	193
DIARRA Yah Malick, YOUKOU Néande Odile, ASSOOU Arthur Oscar, TRA Fulbert <i>Logiques de production hévécicole et conscience environnementale : une analyse socio-pédagogique à Youwasso (Grand-béréby, sud-ouest de la Côte d'Ivoire)</i>	207
Yaya DOGONI, Diakaridia SIDIBE <i>Analyse de la dégradation et de la restauration des sols dans la zone de l'office de la haute vallée du Niger au Mali</i>	221
FALIGBENE Likfière, NANOINI Damitonou, HETCHELI Follygan <i>Transport routier et problématique du développement local dans la préfecture de Tandjouare au Nord Togo</i>	234
Ababacar Sadikh GUEYE, Awa FALL <i>Effets déstructurant des grands projets d'aménagement sur la mobilité à Rufisque (Sénégal) : analyse des contraintes liées au ter et à l'autoroute à péage A1</i>	257
Demba GAYE <i>Typologie des lithométéores au Nord-Sénégal : Analyse spatio-temporelle des cas de suspension et de déflation</i>	278
KOLANI Lamitou-Dramani, OUEDRAOGO Joachim, AWADE Essodina <i>Analyse des impacts environnementaux et socio-économiques de l'exploitation des alluvions dans le cours supérieur de la rivière Kara au Nord du Togo</i>	291
Frédéric BATIONO, Abdoul Rasmané ZONGO, Dieudonné ZERBO <i>Ressources en eau, bilan hydrique et faisabilité d'un barrage multiusages en milieu urbain soudanien : le cas du bassin versant de Banfora (Burkina Faso)</i>	305
Kouakou Toussaint KRA, Kouassi Guillaume N'GUESSAN <i>Analyse prospective de la restauration d'un espace protégé ivoirien : quels futurs pour le parc national de la Marahoué ?</i>	326
One Enoc GUEDE, Adou Jean Marc Le Thoi ADJI, Joseph Pierre ASSI-KAUDJHIS <i>Délocalisation des cours comme stratégie de résilience dans un contexte d'exiguïté des infrastructures d'enseignement à l'Université Alassane Ouattara dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire)</i>	348

Eveline MAHOUNGOU, Hilarion Bagel MIZHAIRE, Marina Lyonel MALOUONO-LIVANGOU <i>Les espaces publics brazzavillois à l'épreuve de la production des fleurs et plantes ornementales</i>	361
BONSA Issouf <i>Stratégies de visibilité religieuse à Ouagadougou (Burkina Faso) : Une analyse à partir de la monumentalité et de l'architecture des lieux de culte</i>	380
ESSENGUE NKODO Pierre Eloi, MEBENGA ARIEL <i>Nouvelle dynamique spatiale de la cacaoculture et vulnérabilité socio-économique des paysanneries, cas de Minta dans le Centre-Est du Cameroun forestier</i>	396
Kokouvi ALOWOU, Kodjo ODAH <i>Analyse des impluviums des bassins de rétention d'eau d'Amadahomé et de Caméléon à Lomé: proposition d'aménagement</i>	418
Romarc Iralè EHINNOU KOUTCHIKA, Gwladys Gertrude Mèdèssè ZANNOU, Jules ODJOUBERE, Jacques Boco ADJAKPA <i>Etude de la diversité floristique des espaces verts de la ville de Cotonou au sud Bénin (Afrique de l'ouest)</i>	440
ALI Salé, AGAISSA Assagaye <i>Accaparement des espaces pastoraux en Zone Pastorale, Région de Zinder au Niger</i>	457
MBAYE Ibrahima <i>Contexte climatique de propagation de la Covid-19 à Dakar au Sénégal</i>	479
TAPE ACHILLE ROGER, KAMELAN Hermance-Starlin Kouacou, KAKOU Geoffroy André, ASSI-KAUDJHIS Joseph P. <i>Micro logistique et mobilité des personnes et marchandises : un moyen de lutte contre la pauvreté dans la Sous-préfecture d'Abongoua (sud-est de la Côte d'Ivoire)</i>	496
NIAMIEN Kadjo Henri Joël, SEKONGO Largarthon Guénolé, OBOUMOU Abah Marie-Josée, N'CHO Cho Ingrid, BLE Melecony Celestin <i>Femmes et durabilité dans la chaîne de valeur de la pêche artisanale à Abidjan (Côte d'Ivoire) : centralité économique et fragilité institutionnelle</i>	515
KOUASSI Yao Dieudonné, BEDA Abazé Henri Joël, BARRY Aye <i>L'harmattan, un facteur de la recrudescence des infections respiratoires aiguës (ira) dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire)</i>	534

SYLLA Yaya <i>Insalubrité et risques sanitaires : analyse critique des sites de pressage et de transformation du manioc dans le quartier Anoumabo, commune de Marcory (Côte d'Ivoire)</i>	553
AKA Assalé Félix <i>Impact des parkings informels sur la gestion des servitudes publiques dans la commune du Plateau (Côte d'Ivoire)</i>	569

TRANSPORT ROUTIER ET PROBLÉMATIQUE DU DÉVELOPPEMENT LOCAL DANS LA PRÉFECTURE DE TANDJOUARE AU NORD TOGO

FALIGBENE Likfière, Doctorant,

Département de Géographie, Université de Lomé

Email : likfierefrancois@gmail.com

NANOINI Damitonou, Maître de Conférences,

Département de Géographie, Université de Kara

Email : nanoini2011@yahoo.fr

HETCHELI Follygan, Professeur Titulaire,

Département de Géographie, Université de Lomé

Email : hetchmag@yahoo.fr

(Reçu le 14 Avril 2026 ; Révisé le 30 Avril 2026 ; Accepté le 26 Mai 2026)

Résumé

Le réseau routier de la préfecture de Tandjouaré est peu diversifié, insuffisant et confronté à un certain nombre de problèmes entraînant son retard économique. Dans cette préfecture, l'essentiel des routes est non revêtu et difficilement praticable surtout en saison pluvieuse. L'objectif de cette étude est d'analyser le système de transport qui assure la mobilité des personnes, des biens et des marchandises, en vue d'appréhender les difficultés rencontrées par la population en matière d'accès aux services essentiels. Concernant les investigations, la technique d'échantillonnage raisonné a été utilisée, ce qui a permis de collecter de façon simultanée les données qualitatives et les données quantitatives grâce à l'administration d'un questionnaire et d'un guide d'entretien à la population cible. Un appareil photographique a servi à capturer les images illustratives et les logiciels QGIS 3.20 et ArcGIS 10.5 à concevoir la cartographie. Au total, l'enquête a concerné un échantillon aléatoire de 210 individus. Les résultats obtenus montrent que la préfecture de Tandjouaré est caractérisée par un mauvais état de son réseau routier reliant les différents cantons et villages entre eux et un déficit de structures organisées en ce qui concerne le transport en commun. Suivant cette même logique, 11% des paysans producteurs de vivriers affirment qu'en raison de l'état délabré de certaines voies secondaires, le coût du transport agit de manière négative sur leurs revenus, car généralement les transporteurs fixent les tarifs en fonction de l'état des voies. Une amélioration des infrastructures de transport permettrait de réduire les problèmes d'accessibilité aux services sociaux de base.

Mots clés : transport routier, accessibilité, services sociaux de base, préfecture de Tandjouaré, Togo.

ROAD TRANSPORT AND THE ISSUE OF LOCAL DEVELOPMENT IN TANDJOUARE PREFECTURE IN NORTH TOGO

Abstract

The road network in the Tandjouaré prefecture is not very diverse, insufficient, and faces a number of problems leading to its economic delay. In this prefecture, most of the roads are unpaved and difficult to use, especially during the rainy season. The objective of this study is to analyze the transport system that ensures the mobility of people, goods, and merchandise, with a view to understanding the difficulties faced by the population in terms of access to essential services. Regarding the investigations, the purposive sampling technique was used, which made it possible to simultaneously collect qualitative and quantitative data through the administration of a questionnaire and an interview guide to the target population. A camera was used to capture the illustrative images, and the software QGIS 3.20 and ArcGIS 10.5 were used to design the mapping. In total, the survey involved a random sample of 210 individuals. The results obtained show that the Tandjouaré prefecture is characterized by a poor condition of its road network connecting the different cantons and villages, as well as a lack of organized structures regarding public transportation. Following the same logic, 11% of smallholder farmers producing food crops state that due to the dilapidated condition of certain secondary roads, the cost of transport negatively affects their income, as transporters generally set rates based on the condition of the roads. An improvement in transport infrastructure would help reduce problems of accessibility to basic social services.

Keywords : road transport, accessibility, basic social services, prefecture of Tandjouaré, Togo.

Introduction

Le transport est considéré comme un secteur clé et incontournable dans le cadre du développement des pays (V. Zoma, 2020, p.1). Il participe inéluctablement au développement socio-économique dans divers domaines de la production et de la consommation en passant par la distribution et la commercialisation des vivriers (D. Maouchi et D. Ouarras, 2018, p. 5). Pour ces deux (2) auteurs, le transport est un excellent outil indispensable tant en zone rurale qu'urbaine. Il contribue non seulement à la résolution des problèmes de mobilité des hommes et des marchandises, mais aussi et surtout à celle de la production vivrière afin d'éliminer la pauvreté et assurer le développement durable. L'importance du transport est inséparable des échanges et n'est plus à démontrer dans une économie basée sur une multitude de partenariats tant sur le plan intérieur qu'extérieur (S. Harrar, 2012, p.6). Dans cette optique, S. Harrar (2012) cités par D. Maouchi et D. Ouarras (2018, p.1-2) soulignent que « *le transport permet l'expansion des échanges, étend les activités de production et*

contribue à la création des richesses. Il constitue donc au sens économique, une activité de production ».

Dans les pays du sud, les réseaux de transport sont en mauvais état et mal entretenus. Au même moment, l'urbanisation et la croissance démographique galopante gagnent du terrain et accentuent la demande en mobilité (F. Issa et T. Issa, 2020, p.206). Cette urbanisation s'accompagne d'un étalement urbain qui se traduit par une augmentation des besoins de mobilité (S. B. Koffi, 2019, p.7). Elle pose une série de problèmes dont ceux liés aux infrastructures de transport, de mobilité urbaine, de gestion des déchets, de réseau d'assainissement, le tout évoluant dans un contexte de pauvreté généralisée (H. M. Magamana, 2019, p.2). En Afrique subsaharienne, l'insuffisance et le mauvais état des infrastructures routières, et des moyens de transport constituent un obstacle majeur limitant l'accès des populations aux services de base, en particulier dans les zones rurales. L'accès à l'eau, aux services énergétiques, aux services de santé, à l'éducation, à l'emploi tout comme les marchés, peut s'avérer difficile du fait des distances à parcourir, de l'état des infrastructures routières et des modes de transports disponibles (P. Starckey, S. Ellis et D. Ternell, 2003, p.1). En effet, selon P. Starckey, S. Ellis et D. Ternell, (2003, p.10), pour une meilleure accessibilité des populations aux services sociaux de base, il est impératif d'accroître leurs mobilités en améliorant les infrastructures et les services de transport, et en s'assurant que les équipements socio-collectifs sont bien organisés, de bonnes qualités et à un prix abordable.

La préfecture de Tandjouaré située dans la Région des Savanes au Nord du pays connaît des problèmes de circulation des hommes, des biens et des services. Nombreuses sont les localités difficiles d'accès, surtout en saison pluvieuse. En ce qui concerne les marchés, les centres de santé, les établissements scolaires, ils sont non seulement en nombre insuffisants, mais aussi leurs accessibilités posent problème. Les centres de santé et les établissements scolaires surtout les lycées sont essentiellement localisés plus vers le centre préfectoral (Tandjouaré, Bombouaka, Nano et Bogou) pendant que les autres localités restent défavorisées (D. Nanoini, 2015, p.48). L'étude sur « *transport routier et problématique du développement local dans la préfecture de Tandjouaré au Nord Togo* » s'inscrit dans un contexte d'habitats dispersés marqué par l'état délabré des infrastructures routières, le tout évoluant dans une atmosphère de pauvreté généralisée avec un véritable handicap en termes de mobilité quotidienne de ses populations pour satisfaire leurs besoins de base notamment se soigner, se rendre au marché et s'instruire. Dans cette perspective, plusieurs questions de recherche ont servi de fil conducteur. La question principale est formulée comme suit : quel est l'impact du transport routier sur le développement local dans la préfecture de Tandjouaré ? De cette question centrale, découlent deux (2) questions spécifiques : quel est l'état des lieux du système de transport routier dans la préfecture de Tandjouaré ? Dans quelle mesure cet état du système de transport influence-t-il le développement local de ladite préfecture ? L'objectif général de cette étude est d'analyser l'impact du

transport routier sur le développement local dans la préfecture de Tandjouaré. De cet objectif principal, se déclinent deux (2) objectifs secondaires : dresser un état des lieux du système de transport routier dans la préfecture de Tandjouaré ; analyser l'influence de cet état du système de transport sur le développement local de la préfecture.

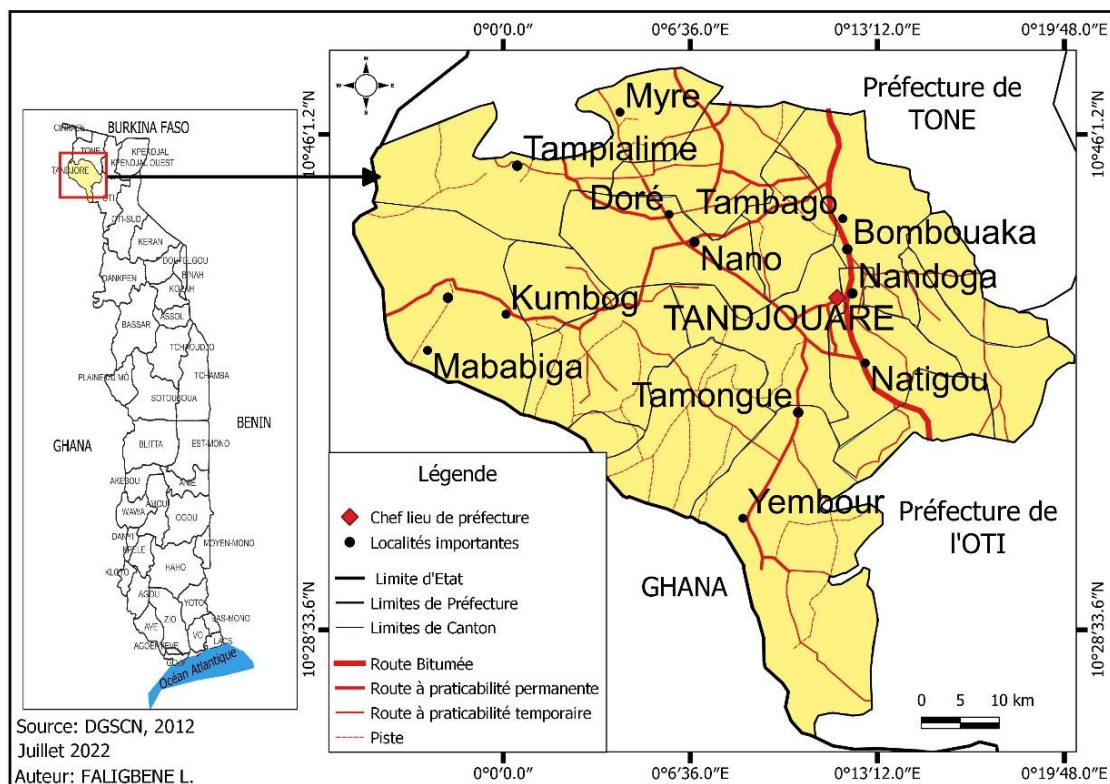
1. Matériel et méthode

Cette partie présente et décrit le cadre de l'étude, de même que les matériels et données mobilisés pour sa réalisation. Elle décrit également la méthode utilisée dans la collecte des données, ainsi que les outils et techniques utilisés pour leur traitement et analyse.

1.1. Présentation de la zone d'étude

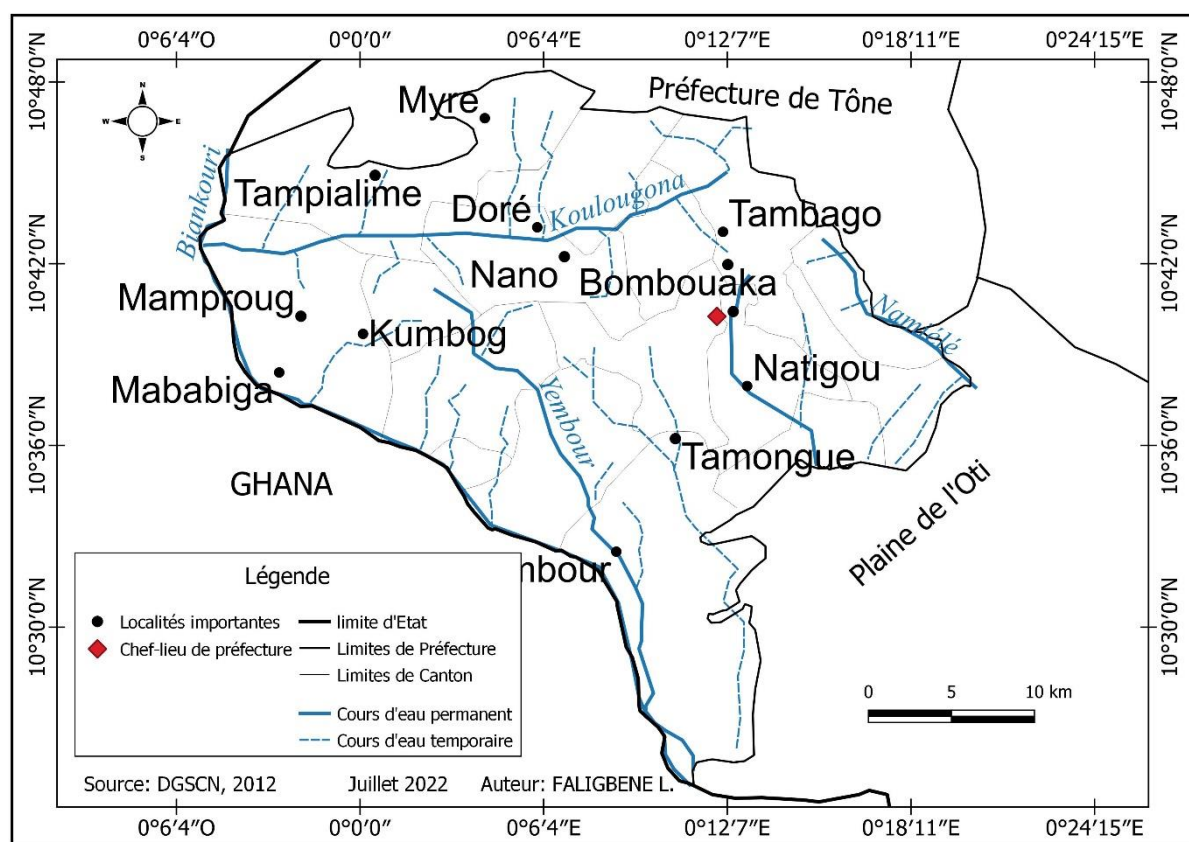
La préfecture de Tandjouaré constitue l'une des sept (7) préfectures de la Région des Savanes. Elle est subdivisée en deux (2) communes (Tandjouaré 1 et Tandjouaré 2) et comprend seize (16) cantons ainsi que cent quatre-vingt-quinze (195) villages. Sa population totale est estimée selon les derniers chiffres officiels du RGPH-5 à 138 867 habitants. Située dans la partie septentrionale du Togo, entre 0° 00' et 0° 18' de Longitude Est, et 10°30' et 10°48' de Latitude Nord, la préfecture de Tandjouaré s'étend sur une superficie totale de 848 km², avec une densité de 164 habitants/ km². Elle est limitée au Nord par la préfecture de Tône, au Sud et à l'Est respectivement par celles de l'Oti et de Kpendjal et à l'Ouest par la République du Ghana (Carte 1).

Carte 1 : présentation de la zone d'étude



Située dans la partie septentrionale du pays, la préfecture de Tandjouaré est dominée par un climat tropical soudanais caractérisé par l'alternance d'une saison pluvieuse et d'une saison sèche. La saison pluvieuse s'étend du mois d'avril au mois d'octobre (environ 7 mois) et la saison sèche, de novembre à mars (environ 5 mois). Les précipitations sont en moyenne de 776,7mm et la température moyenne est de 28,6°C. Du point de vue hydrographique, la préfecture de Tandjouaré est faiblement drainée. Son réseau hydrographique est sommaire et constitué de quelques cours d'eau intermittents dont les plus importants sont le Koulougona, le Bienkouri, le Namlélé et le Yembour (carte 2).

Carte 2 : réseau hydrographique de la préfecture de Tandjouaré



Plusieurs autres cours d'eau à écoulement intermittent sillonnent la préfecture et constituent des entraves à la mobilité, surtout en saison pluvieuse du fait du manque des ouvrages de franchissement. Cette situation rend difficile l'accessibilité de certaines localités qui deviennent du coup enclavées. En effet, l'importance des écoulements de surface pendant la saison pluvieuse est une contrainte limitant le développement des activités agricoles surtout pendant la période des récoltes où les produits agricoles pourrissent dans les champs parce que les pistes et les sentiers sont envahis par les eaux de ruissellement. Courant ces périodes, les écoliers notamment les enfants de bas âge ne peuvent non plus se rendre à l'école comme cela se doit et l'absentéisme devient notoire portant un gros coup sur la qualité de l'éducation.

1.2. Matériel utilisé sur le terrain

Les travaux de terrain ont été rendus possibles grâce à l'usage d'un matériel principalement la carte de la préfecture de Tandjouaré qui montre les différentes localités à enquêter et permet de faire ressortir la nuance existant entre les informations tirées directement sur la carte comparativement à celles collectées réellement sur le terrain ; un questionnaire d'enquête conçu dans la base de collecte de données KoBoCollect, administré aux populations cibles notamment les commerçants, paysans et conducteurs ; des guides d'entretien destinés aux différents responsables des services préfectoraux et régionaux, aux chefs de cantons, de villages et de quartiers pour mieux comprendre l'état des infrastructures routières et équipements de base ainsi que les difficultés qu'éprouvent les ruraux de la préfecture de Tandjouaré dans l'accessibilité aux services sociaux de base ; un appareil photographique pour la prise des images illustratives ; des outils SIG notamment le GPS afin de déterminer la localisation des différentes infrastructures et équipements de base ; un bloc-note et un ordinateur portable pour la prise des notes et la saisie des premières informations collectées sur le terrain.

1.3. Méthode de collecte de données

Le travail a été réalisé en deux (2) phases à savoir la recherche documentaire et la collecte des données quantitatives et qualitatives.

1.3.1. La recherche documentaire

La réussite de tout travail scientifique tire toujours ses origines sur les bases des études scientifiques antérieures (T. Dimban, 2019, p.23). De ce fait, il est nécessaire de s'imprégner de ce qui est déjà connu dans le domaine, afin de mieux orienter la recherche envisagée. C'est ce qui a consisté au choix et à la lecture d'ouvrages généraux, de mémoires de maîtrise, de master, des thèses de doctorat. Ces recherches ont été effectuées dans les bibliothèques universitaires de l'Université Joseph Ki-Zerbo de Ouagadougou au Burkina Faso (bibliothèque centrale universitaire, bibliothèque du département de géographie) et celles de l'Université de Kara au Togo (bibliothèque centrale de l'Université de Kara). À cela s'ajoute l'Institut de Recherche pour le Développement (IRD). Des recherches ciblées portant sur des différents documents et articles en format PDF relatifs au sujet ont été effectuées. Pour ce faire, des moteurs de recherche comme Google et des sites de recherche comme les revues *STORE*, *GOOGLE SCHOLAR*, *CAIRN INFO*, *IRD HORIZON* ont été utilisés. Toute cette documentation a permis d'avoir des informations préliminaires sur les conditions de vie, de mobilité et d'accessibilité aux services et équipements sociaux de base par la population.

1.3.2. L'enquête de terrain

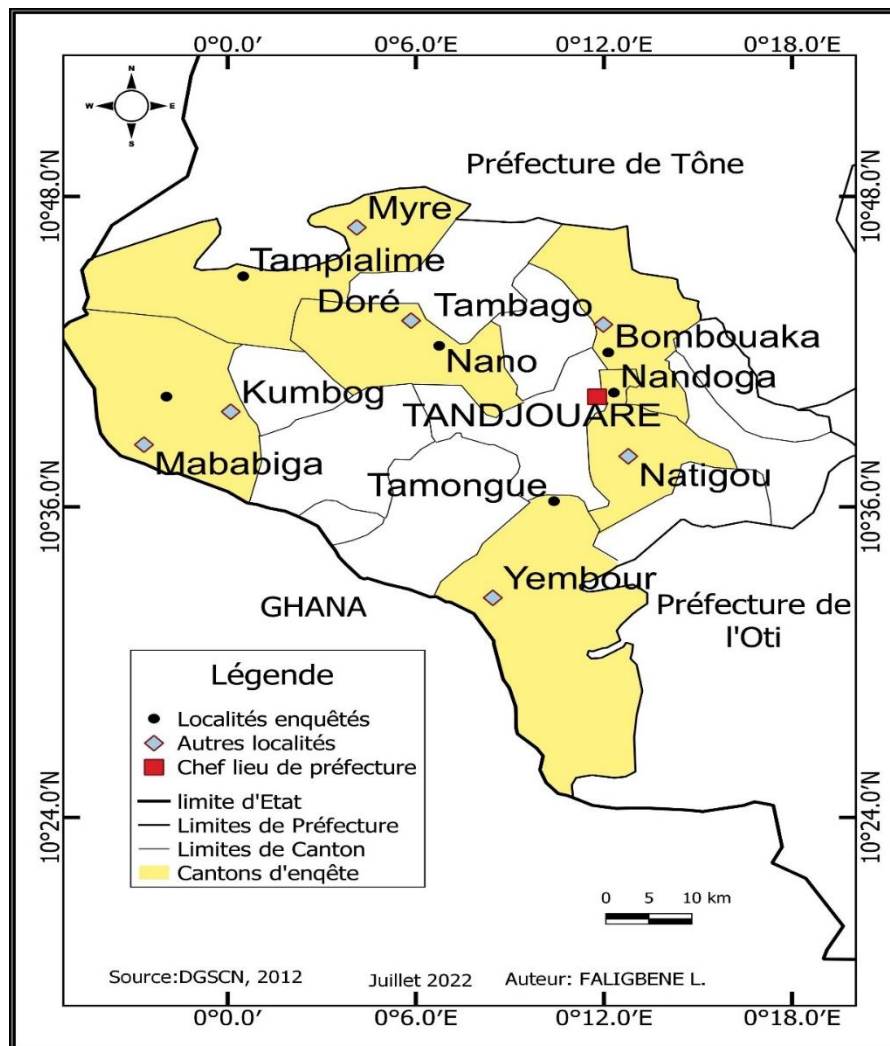
Dans le cadre de la présente recherche, la technique d'observation participante a été utilisée. Elle est réalisée en deux (2) étapes : la pré-enquête et l'enquête proprement

dite. La pré-enquête qui s'est déroulée du 28 septembre 2020 au 11 octobre 2020, puis est actualisée en mars 2023 (13 au 20 mars 2023), a consisté en l'identification des secteurs d'étude, suivie d'une observation participante du terrain. Quant à l'enquête proprement dite, elle s'est déroulée du 22 octobre au 18 novembre 2021, avant d'être actualisée du 7 juillet au 20 août 2024. Cette phase a été consacrée à l'administration d'un questionnaire auprès de la population cible.

Sur seize (16) cantons dont dispose la préfecture de Tandjouaré, l'enquête a concerné six (6) que sont Tamongue, Nandoga, Bombouaka, Nano, Tampialime et Mamproug (Carte 3), soit un peu plus du tiers (1/3) de l'ensemble préfectoral. Ces localités ont été choisies en tenant compte de certains critères spécifiques parmi lesquels le poids démographique, la situation par rapport aux axes routiers, l'emplacement des populations par rapport à certains services et équipements sociaux de base, la dynamique en matière des activités économiques surtout l'agriculture et le commerce.

Ainsi, dans chaque catégorie de population enquêtée, un échantillon a été défini. L'enquête a concerné treize (13) localités, soit 38% de l'ensemble préfectoral. Il s'agit de Nandoga-centre et Natigou dans le canton de Nandoga ; Nano-centre et Doré dans le canton de Nano ; Tampialime-centre plus Soutougou et Myre dans le canton de Tampialime ; Tamongue et Yembour dans le canton de Tamongue ; Bombouaka-centre et Tambango dans le canton de Bombouaka et enfin Mamproug-centre, Kumbog et Mababiga dans le canton de Mamproug. Le choix des localités enquêtées se résume sur la carte 3.

Carte 3 : localisation des sites d'étude



La population cible est constituée de conducteurs d'automobiles, de commerçants grossistes et semi-grossistes, des paysans producteurs des produits vivriers sur une population totale de 138 867 habitants (RGPH-5, 2022). En ce qui concerne les guides d'entretien, les responsables des deux (2) mairies de la préfecture (Tandjouaré 1 et 2) ont été interrogés sur les questions de recettes fiscales, du fonctionnement et de l'importance des marchés ; des chefs de cantons et de villages ainsi que les élèves (collégiens et lycéens) sur leurs conditions de mobilité et d'accès aux différentes écoles.

Par ailleurs, toutes les catégories des individus n'ont pas été soumises aux questionnaires. En effet, seules les tranches d'âges comprises entre 15 et 56 ans ont été interrogées. Le choix d'exclure les moins de 15 ans et les plus de 56 ans n'est pas anodin dans la mesure où l'étude porte sur les déplacements effectifs, ce qui exclut les personnes à faible occurrence de mobilité (mineurs et personnes âgées).

Ne disposant pas de base de données pour les catégories de transporteurs et des commerçants de la zone d'étude, la méthode d'échantillonnage aléatoire avec la chance de répétition des individus enquêtés dans l'une ou l'autre localité de la zone

d'étude a été optée car ceux-ci peuvent se retrouver partout en fonction de la disponibilité de la clientèle.

Dans la catégorie des conducteurs d'automobiles, ils ont été choisis essentiellement dans les cantons et localités situés dans des endroits ou zones stratégiques comme les marchés, les services sanitaires et les établissements scolaires. Dans le cas de la présente recherche, l'accent est mis sur les marchés, car la pré-enquête a permis de voir que ce sont ces lieux qui concentrent l'essentiel du parc automobile. Ces marchés sont entre autres les marchés de Yembour, de Tandjouaré, de Nano, de Mababiga et de Bombouaka. Étant donné que tous les conducteurs d'automobiles ne sont pas identifiés au service de transport, il est donc difficile de connaître exactement le nombre d'acteurs intervenant dans ce domaine. Compte tenu de l'indisponibilité des chauffeurs, ce sont les jours d'animation des marchés, points de destination des secteurs de transport, où nous avons procédé à l'administration du questionnaire les concernant.

Concernant la catégorie des commerçants, un comptage systématique a été procédé dans les différents marchés afin d'identifier les commerçants grossistes et semi-grossistes des vivriers qui pratiquent plus la mobilité, ce qui a permis d'obtenir un effectif total de 82 commerçants. Pour ce qui concerne les paysans producteurs, tous les cantons concernés par l'enquête ont été pris en compte en fonction de la taille des ménages (8,6 individus), du nombre total de ménage des paysans à enquêter (7 120), car d'après la pré-enquête, les champs sont cultivés un peu partout dans la préfecture. Cette étude a permis de mieux cerner en effet l'impact de l'état des routes sur les conditions de vie des populations productrices. Un taux de sondage de 0,8% a été appliqué sur cette catégorie d'acteurs, soit 57 ménages à enquêter (tableau 1).

Tableau 1 : répartition des acteurs selon les différentes localités enquêtées

Localités	Conducteurs	Commerçants	Paysans	Total
Nano	20	25	11	56
Bombouaka	10	10	8	28
Nandoga	5	6	5	16
Tamongue	12	15	16	43
Mamproug	8	12	5	25
Tampialime	0	14	12	26
Interviews	-	-	-	16
Total	55	82	57	210

Source : enquêtes de terrain, 2021 réactualisées en juillet 2024.

Au total, l'enquête a porté sur cinquante-cinq (55) conducteurs, quatre-vingt-deux (82) commerçants, cinquante-sept (57) paysans et seize (16) interviews réalisées. Tous ces détails d'échantillonnage sont récapitulés dans le tableau 2.

Tableau 2 : récapitulatif des échantillons en fonction des différentes catégories

Groupe d'acteurs	Population cible	Taux de sondage	Échantillon	Pourcentage (%)
Conducteurs	-	-	55	26
Commerçants	-	-	82	39
Paysans	7130	0,8	57	27
Responsables socio-administratifs)	-	-	16	8
Total	-	-	210	100

Source : Enquêtes de terrain, 2021 réactualisées en juillet 2024.

1.3.3. Traitement et analyse des données

Le dépouillement, le traitement et l'analyse des données collectées ont été réalisés grâce aux logiciels de Microsoft comme Excel pour la réalisation des graphiques, et Word pour la saisie. Les logiciels QGIS, ArcGIS et OSM sont utilisés dans la conception de la cartographie.

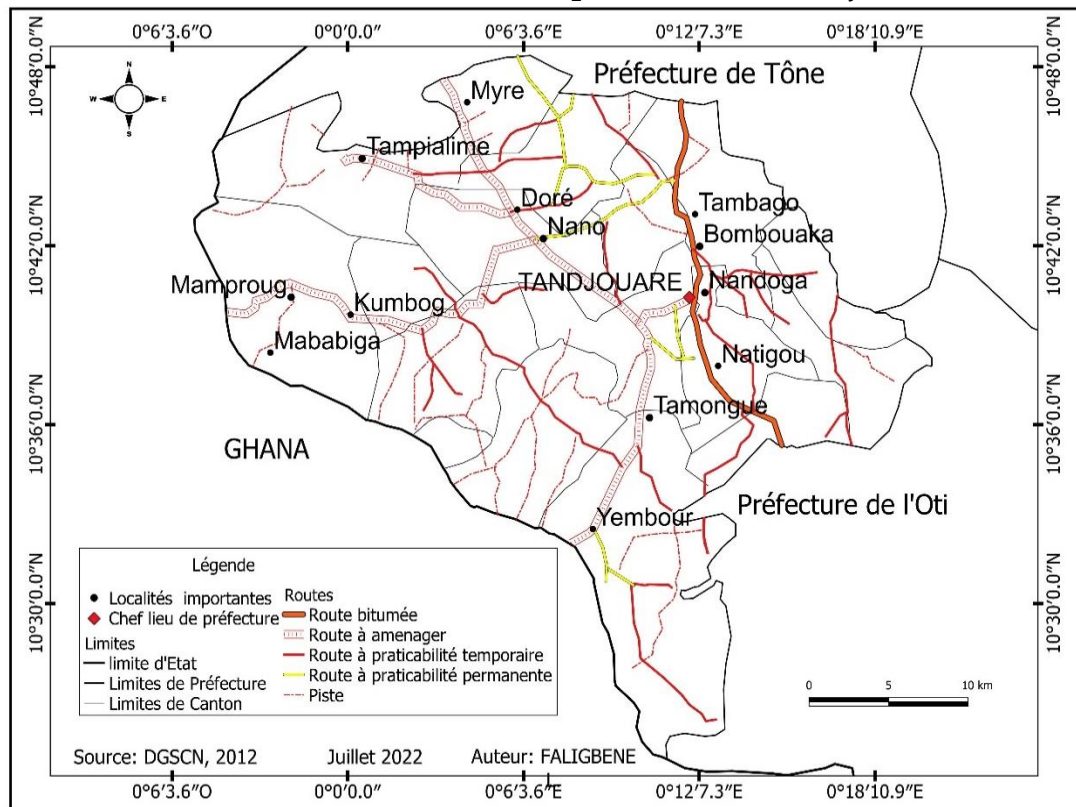
2. Résultats

Cette partie présente les principaux résultats de la recherche, portant à la fois sur l'état des lieux du système de transport routier à Tandjouaré et sur son impact sur les dynamiques territoriales de développement local.

2.1. Un réseau routier lâche et dégradé

Tout comme dans les autres préfectures de la Région des Savanes, le réseau routier de la préfecture de Tandjouaré est généralement en mauvais état. Il est scindé en trois (3) types à savoir la route nationale revêtue, les routes en terre permanentes ou pistes rurales, les routes en terre saisonnières. Il s'étend sur 196 km dont 172 km de pistes rurales et seulement 24 km de route nationale, l'unique voie bitumée traversant la préfecture du Sud au Nord en passant par Natigou-Nandoga ; Bombouaka-Tanbango et 30 km de routes inter-État. La carte 4 présente le réseau routier de la préfecture de Tandjouaré.

Carte 4 : réseau routier de la préfecture de Tandjouaré



L'analyse de la carte 4 montre la plus grande partie de la préfecture dépourvue de routes praticables en toute saison. Il s'agit notamment des localités comme Yembour, Nano, Doré, Myre, Tampialime, Kumbog, Mamproug et Mababiga. Seules Bombouaka, Nandoga, Tanbango, Tandjoaré-Centre et Natigou sont traversées par la route nationale N°1, l'unique voie bitumée et praticable en toute saison.

Dans la préfecture de Tandjouaré, l'état de dégradation poussé des infrastructures routières constitue une contrainte majeure au déplacement des personnes et des biens, limitant considérablement l'accès aux services socio-collectifs.

En effet, pour un linéaire de 24 km de routes bitumées, la préfecture dispose essentiellement de routes non revêtues dont 172 km de pistes rurales (B. Kanour, p.139). Ces dernières imposent des conditions de déplacement particulièrement difficiles, surtout en saison pluvieuse. Malgré que les voies Nano-Mababiga, Bagou-Mamproug ont connu des travaux de réaménagement courant les années 2020-2022, elles sont aujourd'hui en grande partie difficilement praticables. En effet, l'axe Nano-Mababiga qui reste l'unique voie secondaire où le trafic est important, est très mal entretenu. On y observe par endroits des coulées boueuses plus précisément à Nano (photo A) et une portion de voie endommagée par l'activité érosive hydrique à Kumbok dans le canton de Mamproug (photo B).

Photo 1 : planche de photos montrant des crevasses boueuses



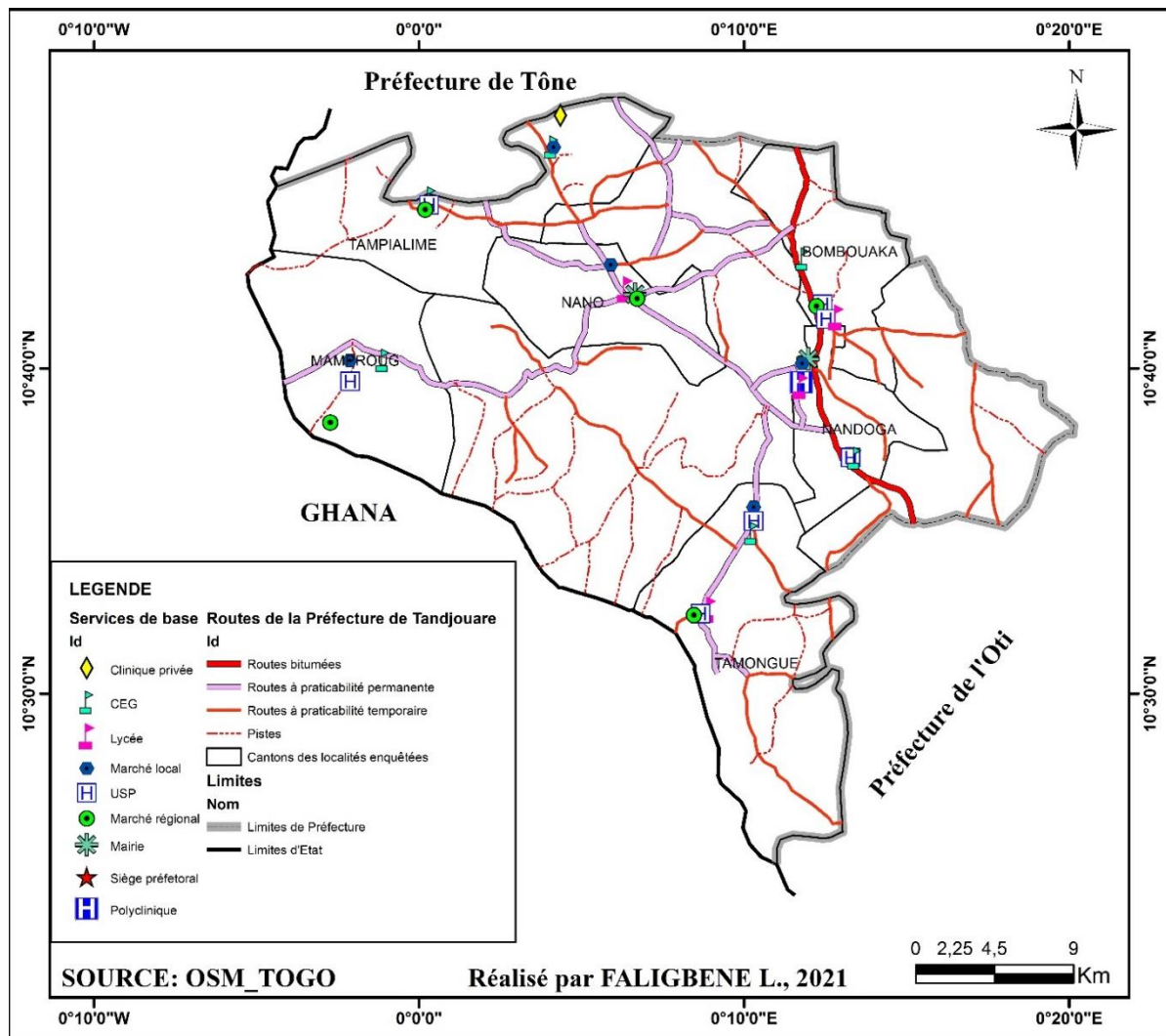
Prise de vue : FALIGBENE L., juillet, 2024.

Sur cette planche de photo, l'on peut observer des flaques d'eau et des crevasses empêchant le passage des engins motorisés en particulier les véhicules. Ces routes, malgré leur état constituent l'essentiel du réseau routier de la préfecture de Tandjoaré. Ces routes jouent un rôle important pour les paysans et les commerçants, car elles participent au désenclavement de certaines zones jadis enclavées et relient les zones de production agricoles c'est-à-dire les marchés de production aux centres urbains (les marchés locaux de consommation). De ce fait, elles constituent un support de distribution des produits vivriers et des flux commerciaux.

2.2. Accessibilité des populations aux infrastructures et équipements sociaux de base

Les routes de la préfecture de Tandjouaré sont souvent en mauvais état, surtout en saison des pluies, ce qui pose un problème d'accessibilité de certains services de base tels que les structures sanitaires, les marchés et les établissements scolaires. D'après les investigations, ces services sont majoritairement concentrés dans trois (3) localités identifiées comme pôles structurant l'espace préfectoral de Tandjouaré. Il s'agit de Tandjouaré-Centre, Bombouaka et Nano (carte 5).

Carte 5 : infrastructures de base de la préfecture de Tandjouaré



L'analyse de la carte 5 montre Tandjouaré-Centre concentrant l'essentiel des services socio-collectifs notamment un lycée d'enseignement général (le plus grand lycée de la préfecture), une polyclinique, un marché à bétails et aux volailles d'animation dynamique tous les mercredis et samedis, un marché local de vente de produits divers situé au bord de la RN1. Un peu plus vers le Centre-Nord préfectoral, on note la présence du marché de Nano, qui est l'un des plus grands marchés de la préfecture, un lycée d'enseignement général (lycée de Nano), une unité de soin périphérique. Vers le Centre-Sud préfectoral, se trouvent le lycée de Bombouaka, le marché de Bombouaka et deux (2) unités de soins périphériques dont une (1) pour les sœurs catholiques de Bombouaka. Quant aux autres localités situées respectivement à l'extrême Ouest de la préfecture de Tandjouaré loin de la RN1 notamment Tampialime et Mamproug, il est observé une quasi-inexistence des services essentiels. Ces localités enclavées et loin d'un axe routier praticable en toute saison abritent néanmoins des écoles primaires et collèges d'enseignement général et des Unités de Soins

périphériques (USP) notamment à Tampialime et à Mamproug, mais insuffisants par rapport au nombre d'habitants desdites localités.

2.3. Des problèmes commerciaux divers

L'achat et la commercialisation des produits agricoles sont largement tributaires des transports. Ainsi, lorsque les systèmes de transport sont bien organisés, l'approvisionnement vers les grands centres urbains devient facile. Les variations des prix d'achat en amont dans les zones de production comme en aval dans les centres de commercialisation sont également fonction des conditions de transport. Lors des différentes investigations, l'idée sur la variation des prix en fonction des périodes et des lieux de vente a été privilégiée. Le tableau 3 présente en moyenne la variation des prix en bol de 2 kg de produits agricoles en fonction des périodes et lieux de vente de la zone d'étude.

Tableau 3 : variation de prix des produits agricoles selon les périodes et lieux de vente

Produits en bol de 2,5 kg	Période d'abondance (pendant les récoltes)				Période de soudure (mai- juillet)			
	Marché de Nano	Marché de Mababiga	Vente sur place (ou à domicile) à Nano	Vente sur place à Mababiga (canton de Mamproug)	Marché de Nano	Marché de Mababiga	Vente sur place (ou à domicile) à Nano	Vente sur place à Mababiga (canton de Mamproug)
Maïs	600 F CFA	8 cedis	500 FCFA	7 cedis	750 F CFA	11 cedis	650 F CFA	10 cedis
Haricot	1 400 FCFA	20 cedis	1 250 FCFA	18 cedis	1 750 FCFA	25 cedis	1 600 FCFA	16 cedis
Sorgho	650 F CFA	8 cedis	550 FCFA	7 cedis	800 F CFA	13 cedis	700 F CFA	11 cedis
Soja	800 FCFA	13 cedis	700 FCFA	11 cedis	1 200 FCFA	16 cedis	1 100 F CFA	15 cedis

Source : enquêtes de terrain, 2021, réactualisées en juillet 2024.

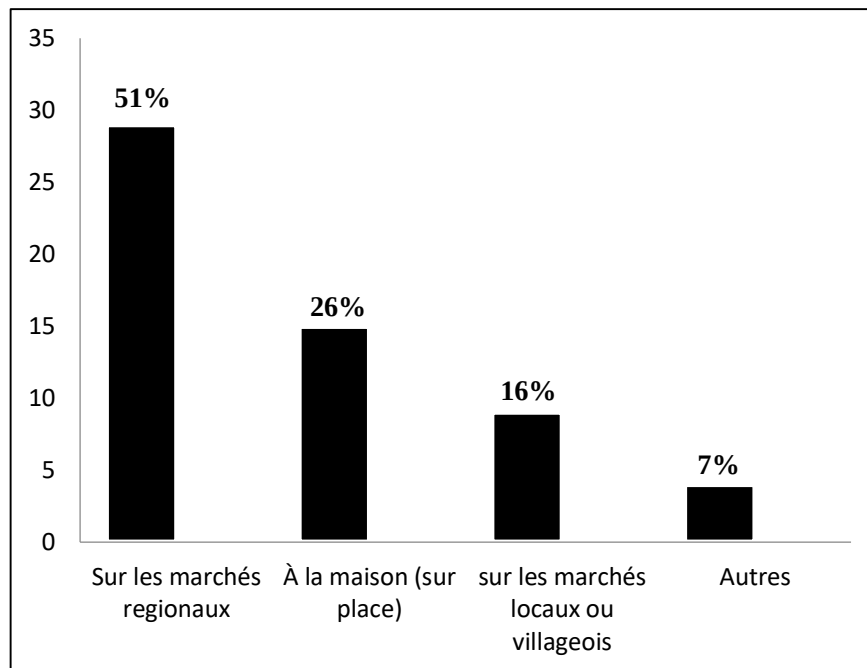
NB : 1 cedis = 100 F CFA (Juillet 2024)

L'analyse du tableau 3 indique que les périodes d'abondance (de la fin du mois de septembre à celle du mois de janvier, et au début février) sont les périodes où les produits vivriers sont généralement moins chers dans les zones rurales et sur les places des marchés. Ce sont les périodes où la majorité des paysans, par manque de moyens suffisants sont obligés de brader leurs produits pour assurer la scolarisation de leurs enfants. Ces moments constituent des moments favorables pour les commerçants, car c'est en ces périodes qu'ils préfèrent faire des approvisionnements pour revendre en période de soudure (mai-juillet) quand les prix vont grimper. En effet, lorsque les commerçants se déplacent jusqu'au niveau du bassin de production, ils peuvent économiser en moyenne entre 50 F CFA et 100 F CFA selon la nature du produit considéré. De même, s'agissant des périodes de vente, les bonnes femmes gagnent sur chaque bol de 2 kg et ce, après stockage, 400 à 500 F CFA en moyenne. Lorsque la quantité du produit à vendre par le paysan est importante, les pertes de bénéfices deviennent énormes pour le paysan. Par exemple, pour un sac de 80 kg, le paysan perd en moyenne 2 000 F CFA sans tenir compte de la falsification de l'instrument de mesure par les commerçants grossistes et semi-grossistes dans le but d'agrandir sa contenance, ce qui relève d'une pure tricherie. En raison de certaines obligations familiales, le paysan accepte ces conditions que nous qualifions de ruineuses.

2.4. Production, achat et commercialisation des produits agricoles limités par la mauvaise qualité du système de transport à Tandjouaré

Les travaux de terrain ont témoigné de l'insuffisance des routes dans la zone d'étude et l'état défectueux de celles qui existent déjà, ce qui influence de manière négative les activités agricoles, commerciales et limite considérablement les relations villes-campagnes. Pour ce faire, certains paysans sont contraints de vendre leurs productions sur place à vil prix. Ceux qui ont les moyens de transport contournent les obstacles liés à l'état de la route pour les acheminer au marché afin d'espérer tirer plus de bénéfices comme l'indique la figure 1. En effet, les pratiques agricoles souffrent d'une absence d'accès facile aux ouvriers et aux intrants agricoles. Les difficultés de commercialisation sont également très perceptibles dans cette zone enclavée. Les paysans sont confrontés à tous les problèmes de commercialisation et de conservation de leurs produits agricoles et sont le plus souvent obligés de les vendre à bas prix pour subvenir aux besoins de la famille. La faible pénétration des produits de consommation dans la zone d'investigation est liée à l'état défectueux des routes, ce qui entraîne la flambée exorbitante des prix des marchandises.

Figure 1 : répartition des paysans selon les lieux de vente des produits agricoles



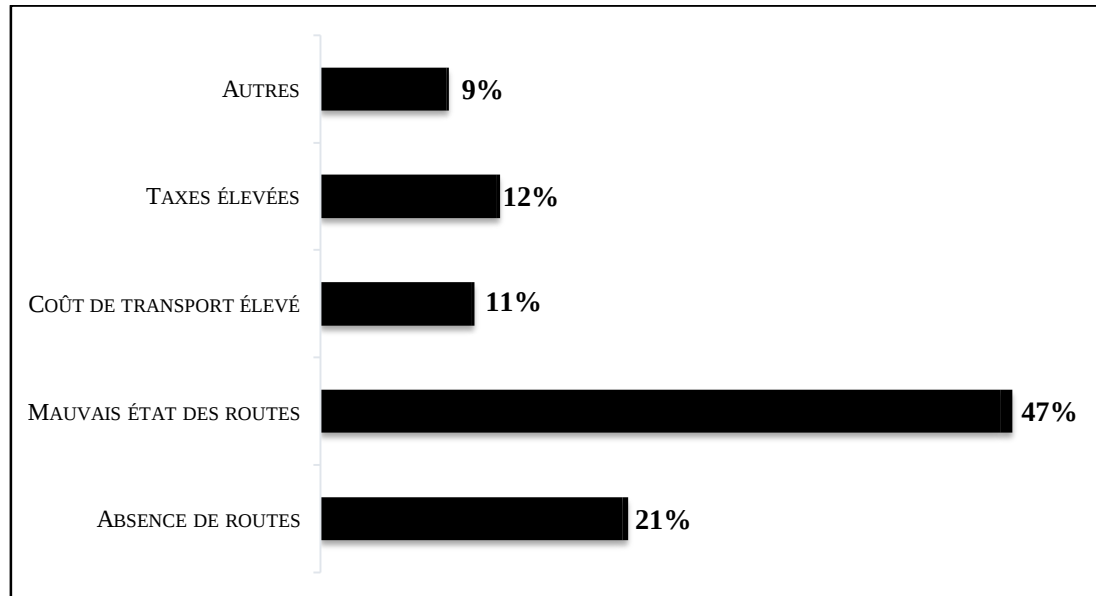
Source : enquêtes de terrain, 2021, réactualisées en juillet 2024.

L'analyse de la figure 1 indique 26% des paysans qui vendent leurs récoltes à domicile c'est-à-dire sur place. Généralement, ces pratiques se font pendant les moments de récoltes où les commerçants grossistes viennent des centres urbains (comme Dapaong, Cinkansé, Nano et Barkoissi) les acheter pour ensuite les stocker sur place auprès de leurs partenaires commerciaux locaux en attendant la saison sèche où les routes seront plus ou moins praticables pour les emporter dans les centres urbains. Certaines commerçantes, juste après l'achat les revendent sur place dans le but de tirer profit pour pouvoir payer le transport. D'autres attendent carrément en période de soudure (mai- juillet) pour les revendre au double voire même au triple du prix d'achat aux mêmes paysans qui avaient déjà tout bradé pendant les récoltes. Contre 16% des paysans qui sont également obligés de les brader dans les marchés locaux en raison de l'absence des moyens de transports adéquats et de l'impraticabilité des voies, 51% des paysans arrivent au moins à faire parvenir leurs produits agricoles dans les marchés régionaux

Aussi, l'état de la route est un facteur important en matière de sécurité des passagers (les commerçants, les paysans, etc.) et des marchandises. Le mauvais état des routes a une très forte influence sur les prix de transport des produits agricoles et joue également dans la fixation des prix des produits agricoles par les commerçants. Il est à retenir que, plus les routes sont en bon état, moins les accidents surviennent et plus, les prix des produits agricoles augmentent. Le bon état de la route fait que les paysans augmentent leur surface d'exploitation, car ils n'ont plus peur de dégager des surplus pour la commercialisation. L'état des routes influe donc énormément sur le revenu

des paysans. Le graphique 2 ci-après présente la répartition des paysans selon les difficultés qu'ils éprouvent dans la vente de leurs productions.

Figure 2 : répartition des paysans selon les difficultés qu'ils éprouvent dans la production et la vente des produits agricoles par rapport à l'état de la route



Source : enquêtes de terrain, 2021, réactualisées en juillet 2024.

L'analyse de la figure 2 présente 47% des paysans qui estiment que le mauvais état des routes influe de manière négative sur leurs productions et les prix des produits agricoles, 11% des paysans affirment qu'en raison de l'état délabré de certaines voies secondaires, le coût du transport agit de manière négative sur leurs revenus, car généralement les transporteurs fixent les tarifs en fonction de l'état des voies. Plus la route est relativement praticable, plus le transport des produits agricoles dans les centres de commercialisation est moins cher, car l'état défectueux des routes est l'une des plus grandes difficultés que rencontrent les paysans dans leurs déplacements pour le marché, 21% des paysans attribuent plutôt ces difficultés de transport des produits agricoles vers les marchés régionaux par l'insuffisance des infrastructures routières.

De plus, dans la préfecture de Tandjouaré, plusieurs types de véhicules assurent les trafics. Les automobiles de 10 à 15 tonnes sont spécialisées dans le transport des produits agricoles des zones rurales vers les centres urbains, le transport des passagers et/ ou des marchandises en direction des marchés ou transport mixte. Le transport mixte a pour vocation de relier les zones rurales aux pôles urbains et semi-urbains. Ce type de transport achemine les personnes et les marchandises dans le même véhicule de transport (photo 2). Malgré le fait que ce type de transport soit interdit par les autorités, il continue toujours par prendre de l'ampleur dans la préfecture de Tandjouaré, car étant moins cher par rapport aux autres moyens de transport.

Photo 2 : Un type de transport mixte à Nano



Prise de vue : FALIGBENE L., décembre, 2021.

Habituellement, ce sont les jours d'animation des marchés ruraux que ces automobiles y vont, chargées de passagers y compris leurs colis (sacs pour achat des vivriers, produits manufacturés, etc.). Dans le sens de retour, l'on y observe également le même phénomène accompagné cette fois-ci de surcharges avec les restes de produits manufacturés destinés à la vente, et des céréales achetées au marché.

2.5. Reconfiguration spatiale de la préfecture de Tandjouaré à partir de l'organisation des infrastructures routières

Le transport routier est le principal moyen de communication et le seul accessible à toutes les couches sociales de la population togolaise en général et celle de la préfecture de Tandjouaré en particulier. Cependant, le réseau routier de Tandjouaré rencontre d'énormes difficultés, et constitue donc un obstacle majeur pour le développement économique, social et politique. Partant de cette optique, un certain nombre de suggestions est formulé au terme de cette étude pour la mise en place d'un réseau routier viable dans la préfecture de Tandjouaré. Pour ce faire, il est préconisé des actions suivantes :

- Le bitumage des artères principales de communication de la préfecture notamment les tronçons de la RN1 : Bogou - Nano - Mamproug - Frontière Ghana à l'Ouest ;

- Le bitumage des tronçons RN1 partant de Tandjouaré - Centre à Yembour-Frontière Ghana au Sud et de Nano - Tampialime via Nano - Doré à l'extrême Ouest ;
- Le rechargement complet et régulier des tronçons reliant les centres commerciaux notamment les marchés importants de la préfecture : Nano, Tampialime, Bombouaka, Mababiga et Yembour.

Si effectivement toutes ces propositions arrivaient à être concrétisées, de nombreuses contrées de cette préfecture auront facilement accès aux infrastructures socio-collectives généralement toutes localisées au centre préfectoral notamment Tandjouaré - Centre, Bombouaka, Bogou et Nano. En dehors de toutes ces actions notamment le bitumage des artères principales de Tandjouaré, le gouvernement devrait également penser à équiper cette préfecture d'un véritable service de transport collectif de même que la mise en place des stations-service afin de permettre aux commerçants et aux transporteurs de mener aisément et en temps réel leurs activités. Cela permettra également aux paysans d'écouler facilement leurs produits agricoles et de s'approvisionner en produits manufacturés à un prix abordable.

3. Discussion

Dans les différentes analyses, il est démontré que le réseau routier de Tandjouaré est généralement en mauvais état. Toutefois, il participe au redressement économique, car nonobstant son état défectueux, il contribue à l'accès de certains services de première nécessité. Il est composé des routes en terre permanentes, des pistes rurales et une portion de la RN1, l'unique voie bitumée dans toute la préfecture. C'est aussi le même constat soulevé par B. Kanour (2019, p. 57) dans la préfecture de Sotouboua lorsqu'il affirme : « le réseau routier de la préfecture de Sotouboua tout comme dans les autres préfectures de la Région Centrale est lâche. Il est reparti en trois (3) différentes catégories à savoir : la route bitumée, les routes en terre permanentes et les routes en terre saisonnières ». A. I. Yonlihinza (2011, p. 187) a également soulevé la même remarque lors de ses travaux de recherche à Téra au Niger où le réseau routier de ce département est composé pour l'essentiel « des routes en terre modernes, des routes en terre, des pistes, des sentiers et une route bitumée, la route nationale N°4, l'unique voie du département praticable en toute saison ».

Les analyses ont également révélé qu'il n'existe dans toute la préfecture de Tandjouaré, aucune forme de transport en commun organisée. Les seuls modes de transports existants restent la marche à pied, la bicyclette, les motos à deux (2) roues et à trois (3) roues, ainsi que les voitures particulières. Ce résultat est confirmé par les recherches de S. Sawadogo (2005, p. 26) sur "la problématique des transports collectifs à Ouagadougou" où il affirme : « le système de déplacement de la ville de Ouagadougou présente plusieurs particularités qui la distinguent des villes africaines où les transports

collectifs assurent l'essentiel des déplacements, à Ouagadougou, ce sont les deux roues essentiellement motorisées qui constituent la dominante du système de déplacement ».

Dans ce présent travail, il ressort que l'absence ou le mauvais état des infrastructures routières a des impacts négatifs sur l'accessibilité des services sociaux de base à Tandjouaré. Non seulement ces services sont inégalement répartis, mais aussi leur accessibilité pose problème. Les travaux de D. Nanoini (2015), A. I. Yonlihinza (2011) et H. Y. Saidou (2014) confirment ce résultat. Il a été également souligné dans ce travail que dans toute la préfecture de Tandjouaré, seul Tandjoaré-centre concentre la majorité des services et équipements sociaux de base tels qu'une polyclinique, un lycée d'enseignement général, un camp de gendarmerie, un commissariat de police, un tribunal de première instance et une inspection d'enseignement de premier degré pendant que les autres localités restent défavorisées. Les travaux de recherche sur la problématique de la mobilité de population des secteurs périphériques de Ouagadougou, P. I. Traoré (2005, p. 42) ont abouti à la même conclusion lorsqu'il souligne que « le centre-ville de Ouagadougou concentre les équipements administratifs et commerciaux et les périphériques sont généralement réservés à l'habitat ». Selon lui, la concentration des équipements et l'essentiel des structures administratives, commerciales et de loisirs au centre-ville induisent des déplacements pendulaires des populations enclavées sur des distances importantes augmentant ainsi les coûts et les temps de transport.

Le présent apport des auteurs susmentionnés reste donc nécessaire pour le fait qu'à travers une approche comparative, il met en lumière les conditions de mobilité des personnes vivant à proximité ou loin des voies revêtues. Plus précisément, la présente étude analyse l'état des infrastructures de transport et les effets inhérents à l'accessibilité de la préfecture de Tandjouaré.

Conclusion

Tandjouaré est une préfecture où la population souffre d'un problème de mobilité. Nombreuses sont des localités difficiles d'accès surtout en période pluvieuse. Durant cette période, les déplacements au sein de la préfecture sont limités en raison du mauvais état des voies. Non seulement les infrastructures socio-collectives de base notamment les écoles, les marchés et les centres de soins y sont en nombre insuffisant et inégalement répartis, mais également le mauvais état des routes limite leur accès. Pour pouvoir accéder à tous ces lieux et profiter des services urbains, l'on a besoin d'un moyen de déplacement, d'où la nécessité d'un système organisé de transport en commun à Tandjouaré.

Références bibliographiques

DIMBAN Totitiébe, 2019. *Impacts socioéconomiques de l'élevage à Bombouaka, canton de la préfecture de Tandjouare au Nord Togo*, Mémoire de master de recherche, option

Aménagement du territoire, département de Géographie, Université Joseph Ki-Zerbo, Ouagadougou, 110p.

HARRAR Sabéha, 2012. *Transport de marchandises et impact sur l'activité économique régionale : cas de la région Nord-Ouest*, Mémoire pour obtention du diplôme de register, Université d'Oran, Oran, 176p.

INSEED, 2022. Cinquième Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH-5), Lomé, 108p.

ISSA Fofana et ISSA Togola, 2020. « Urbanisation et nouveaux modes de transport urbain en Afrique de l'Ouest : cas de la ville de Bamako (Mali) », in *European Scientific Journal* June 2020 edition, Vol.17 ISSN : 1857-7881 (Print) e – ISSN 1857- 7431, Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako, Mali, Université Félix-Houphouët Boigny d'Abidjan, République de Côte d'Ivoire, p. 206-223.

KANOUR Bimba, 2019. Transport routier et approvisionnement vivrier dans la préfecture de Sotouboua au Centre-Togo, Mémoire de master de recherche de Géographie, Université de Kara, Kara, 124p.

KOFFI Siallou Blandine, 2019. *Organisation civile et insatisfaction de fluidité routière à Abidjan : cas de la MCRCI (Mutuelle des Chauffeurs Roulant de Côte d'Ivoire) dans la commune de Yopougon*, Mémoire de master 2, département de Sociologie, Université Félix Houphouët-Boigny de Cocody, Cocody, 81p.

MAGAMANA Hodabalo Méhikouwè, 2019. *Transport et mobilité quotidienne à Kara, une ville moyenne au Togo*, Mémoire de master de recherche de Géographie, Université de Kara, Kara, 156p.

MAOUCHI Djafer et Ouarras Djahid, 2018. Le rôle et l'importance du transport routier de marchandise dans le développement de la chaîne logistique : cas Bejaia Logistique, Mémoire de master en Sciences Commerciales, Université Abderrahmane Mira de Bejaia, 89p.

NANOINI Damitonou, 2011. *Infrastructures routières et structuration de l'espace dans la région des savanes au Nord-Togo*, Thèse de doctorat de Géographie, Université de Lomé, Lomé, 318p.

NANOINI Damitonou, 2015. « Mobilité rurale et difficultés d'accès aux services de base dans la préfecture de Tandjoaré (Nord-Togo) », In *AHOHO*, revue de Lardymes, Université de Lomé, Lomé, p. 45-54.

SAWADOGO Léon, 2005. *La problématique des transports collectifs à Ouagadougou*, mémoire de maîtrise, Université de Ouagadougou, Ouagadougou, 122p.

STARCKEY Paul, ELLIS Simon, HINE John, Anna, 2003. Améliorer la mobilité rurale. Solutions pour développer les transports motorisés et non motorisés en milieu rural, 83p.

TRAORE Pierre Issa, 2005. *La problématique de la mobilité des populations des secteurs périphériques de Ouagadougou : cas des secteurs 16, 20 et 2*, Mémoire de maîtrise, Université de Ouagadougou, Ouagadougou, 118p.

YAYE SAIDOU Hadiara, 2014. *Se déplacer à Niamey, mobilité et dynamique urbaine*, Thèse en cotutelle entre l'Université de Grenoble, France, et l'Université Abdou Moumouni, Niger, 338p.

YONLIHINZA Abdou Issa, 2011. *Transport et désenclavement dans la problématique du développement local à Téra au Niger*, Thèse de doctorat de l'Université de Toulouse, Toulouse, 408p.

ZOMA Vincent, 2020. « Transit routier de marchandises du Mali et développement local des communes frontalières de Faramana et de Koloko au Burkina Faso », Laboratoire Dynamique des Sociétés et Espaces/ Université Joseph KI-ZERBO, Ouagadougou, Burkina Faso, p. 1-14.