

ISSN : 2312-7031

FACULTE DES SCIENCES DE L'HOMME ET DE LA SOCIETE

ANYASĂ



Revue des Lettres et Sciences Humaines

Laboratoire de Recherche sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés

Université de Lomé

Numéro 14
Juin 2021

ADMINISTRATION ET REDACTION DE ANYASÁ

Revue des Lettres et Sciences Humaines
Laboratoire de Recherches sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés
Université de Lomé

Directeur administratif de la rédaction : Pr. Wonou OLADOKOUN

Comité scientifique de lecture

Professeur Wonou OLADOKOUN (Université de Lomé)
Professeur Komla M. NUBUKPO (Université de Lomé)
Professeur Serge GLITHO (Université de Lomé)
Professeur Yaovi AKAKPO (Université de Lomé)
Professeur Amétépé AHADJI (Université de Lomé)
Professeur Komi KOSSI-TITRIKOU (Université de Lomé)
Professeur Dété F. GBIKPI-BENISSAN (Université de Lomé)
Professeur Octave N. BROOHM (Université de Lomé)
Professeur Mahamadé SAVADOGO (Université de Ouagadougou)
Professeur Augustin K. DIBI (Université Félix Houphouët-Boigny)
Professeur Lazare POAME (Université Alassane Ouattara)
Professeur Marc Louis ROPIVIA (Université Omar Bongo)
Professeur Charles Zakarie BOAWO (Université Marien Ngouabi)
Professeur Issa Djarangar DJITA (Université de Moundou)
Professeur Azoumana OUATTARA (Université Alassane Ouattara)
Professeur Paul ANOH (Université Félix Houphouët-Boigny)

Secrétaire de rédaction : Messan VIMENYO

Assistant de rédaction : Koku-Azonko FIAGAN

Contact :

BP. 999, Lomé

Tél. : 00228 90 19 25 89 / 90 83 34 19

E-mail : revue-anyasa@gmail.com

<p>A ces membres du comité scientifique, s'ajoutent d'autres personnes ressources consultées occasionnellement en fonction des articles à évaluer</p>

AVIS AUX AUTEURS

1. Note aux contributeurs

« ANYASA » revue des lettres et sciences humaines, publie des articles originaux, rédigés en français, non publiés auparavant et non soumis pour publication dans une autre revue. Les normes qui suivent sont conformes à celles adoptées par le Comité Technique Spécialisé (CTS) de Lettres et sciences humaines/CAMES (cf. dispositions de la 38^e session des consultations des CCI, tenue à Bamako du 11 au 20 juillet 2016). Les contributeurs doivent s'y conformer.

1.1. Les manuscrits

Un projet de texte soumis à évaluation, doit comporter un titre (Times New Romans, taille 12, Lettres capitales, Gras), la signature (Prénom(s) et NOM (s) de l'auteur ou des auteurs, l'institution d'attache), l'adresse électronique de (des) auteur(s), le résumé en français (250 mots), les mots-clés (cinq), le résumé en anglais (du même volume), les keywords (même nombre que les mots-clés). Le résumé doit synthétiser la problématique, la méthodologie et les principaux résultats.

Le manuscrit doit respecter la structuration habituelle du texte scientifique : Introduction (Problématique, Hypothèse compris) ; Approche méthodologie ; Résultats ; Analyse des Résultats ; Discussion ; Conclusion ; Références bibliographiques (s'il s'agit d'une recherche expérimentale ou empirique).

Les notes infrapaginales, numérotées en chiffres arabes, sont rédigées en taille 10 (Times New Roman). Réduire au maximum le nombre de notes infrapaginales. Ecrire les noms scientifiques et les mots empruntés à d'autres langues que celle de l'article en italique (*Adansonia digitata*).

Le volume du projet d'article (texte à rédiger dans le logiciel word, Times New Romans, taille 12, interligne 1.5) doit être de 30 000 à 40 000 caractères (espaces compris).

Les titres des sections du texte doivent être numérotés de la façon suivante :

1. Premier niveau, premier titre (Times 12 gras)

1.1. Deuxième niveau (Times 12 gras italique)

1.2.1. Troisième niveau (Times 11 gras, italique)

1.2. Les illustrations

Les tableaux, les cartes, les figures, les graphiques, les schémas et les photos doivent être numérotés (numérotation continue) en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Ils doivent comporter un titre concis, placé au-dessus de l'élément d'illustration (centré). La source (centrée) est indiquée au-dessous de l'élément d'illustration (Taille 10). Ces éléments d'illustration doivent être : annoncés, insérés puis commentés dans le corps du texte.

La présentation des illustrations : figures, cartes, graphiques, etc. doit respecter le miroir de la revue. Ces documents doivent porter la mention de la source, de l'année et de l'échelle (pour les cartes).

2. Notes et références

2.1. Les passages cités sont présentés entre guillemets. Lorsque la phrase citant et la citation dépasse trois lignes, il faut aller à la ligne, pour présenter la citation (interligne 1) en retrait, en diminuant la taille de police d'un point.

2.2. Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, ainsi qu'il suit :

- Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'auteur, année de publication, pages citées (B. A. Sy. 2008, p. 18) ;
- Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées).

Exemples :

- En effet, le but poursuivi par M. Ascher (1998, p. 223), est « d'élargir l'histoire des mathématiques de telle sorte qu'elle acquière une perspective multiculturelle et globale (...) »
- Pour dire plus amplement ce qu'est cette capacité de la société civile, qui dans son déploiement effectif, atteste qu'elle peut porter le développement et l'histoire, S. B. Diagne (1991, p. 2) écrit :

Qu'on ne s'y trompe pas : de toute manière, les populations ont toujours su opposer à la philosophie de l'encadrement et à son volontarisme leurs propres stratégies de contournements.

Celles-là, par exemple, sont lisibles dans le dynamisme, ou à tout le moins, dans la créativité dont sait preuve ce que l'on désigne sous le nom de secteur informel et à qui il faudra donner l'appellation positive d'économie populaire.

- Le philosophe ivoirien a raison, dans une certaine mesure, de lire, dans ce choc déstabilisateur, le processus du sous-développement. Ainsi qu'il le dit : Le processus du sous-développement résultant de ce choc est vécu concrètement par les populations concernées comme une crise globale : crise socio-économique (exploitation brutale, chômage permanent, exode accéléré et douloureux), mais aussi crise socioculturelle et de civilisation traduisant une impréparation socio-historique et une inadaptation des cultures et des comportements humains aux formes de vie imposées par les technologies étrangères. (S. Diakité, 1985, p. 105).

2.3. Les sources historiques, les références d'informations orales et les notes explicatives sont numérotées en continue et présentées en bas de page.

2.4. Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit : Nom et Prénom (s) de l'auteur, Année de publication, Titre, Lieu de publication, Editeur, pages (p.) pour les articles et les chapitres d'ouvrage.

Le titre d'un article est présenté entre guillemets, celui d'un ouvrage, d'un mémoire ou d'une thèse, d'un rapport, d'une revue ou d'un journal est présenté en italique. Dans la zone Editeur, on indique la Maison d'édition (pour un ouvrage), le Nom et le numéro/volume de la revue (pour un article). Au cas où un ouvrage est une traduction et/ou une réédition, il faut préciser après le titre le nom du traducteur et/ou l'édition (ex : 2^{de} éd.).

2.5. Les références bibliographiques sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur.

Par exemple :

Références bibliographiques

AMIN Samir, 1996, Les défis de la mondialisation, Paris, L'Harmattan, société, Paris, Gallimard.

BERGER Gaston, 1967, L'homme moderne et son éducation, Paris, PUF.

DIAGNE Souleymane Bachir, 2003, « Islam et philosophie. Leçons d'une rencontre », Diogenes, 202, p. 145-151.

DIAKITE Sidiki, 1985, Violence technologique et développement. La question africaine du développement, Paris, L'Harmattan

3. Le Tiré à part : les auteurs d'articles recevront gratuitement 1 (un) tiré à part en version électronique. Pour cela, les adresses électroniques des auteurs sont indispensables. La revue pourra leur être fournie à titre onéreux.

N. D. L. R.

Sommaire

Géographie

IMPACTS DU TRANSPORT ROUTIER SUR LA VIE SOCIO-ECONOMIQUE DES POPULATIONS DANS LA PREFECTURE DE YOTO AU SUD-EST TOGO.....	pp. 2-13
<i>Bosso Mawuli SEGBEFIA, Messan VIMENYO</i>	
DE LA NECESSITE DE PATRIMONIALISATION DES HERITAGES GEOMORPHOLOGIQUES MAJEURS DU TOGO. UNE RICHESSE INVISIBLE A VALORISER DU BIRRIMIEN AU BASSIN SEDIMENTAIRE COTIER.....	pp. 14-25
<i>Pessièzoum ADJOUSI</i>	
LA GESTION DES ORDURES MENAGERES ET LEUR IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT : CAS DE LA VILLE DE DALOA (CENTRE-OUEST DE LA COTE D'IVOIRE).....	pp. 26-37
<i>Konan Célestin KOUADIO, Nambahigué Mathieu BAKARY, Kouassi Albert ADAYE</i>	
EXPLOITATION AURIFERE ET PARTICIPATION COMMUNAUTAIRE DANS LA SOUS-PREFECTURE DE KANAKONO EN COTE D'IVOIRE	pp. 38-47
<i>Yeboué Stephane Koissy KOFFI, Adou Francois KOUADIO, Foungotrigué Drissa SORHO</i>	
ACCAPAREMENT DES TERRES POUR L'IMPLANTATION DE L'INDUSTRIE AURIFERE, CAUSE DES CONFLITS FONCIERS DANS LA SOUS-PREFECTURE DE HIRE EN COTE D'IVOIRE	pp. 48-62
<i>Judith YOBO épouse GNAHOUA, Axel Désiré Dabié NASSA</i>	
EMERGENCE DE PROPRIETES PRIVEES ET INSECURITE FONCIERE AU TOGO. QUEL AVENIR POUR LAPAYSANNERIE DE ZIO ?.....	pp. 63-75
<i>Komi FATODJI, Assetina AYARMA</i>	
RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE ET ECO-HABITAT : L'USAGE DU GEOBETON DANS LES CONSTRUCTIONS IMMOBILIERES A MOCKEYVILLE (GRAND- BASSAM) ...	pp. 76-88
<i>Deagai Parfaite DIHOUEGBEU</i>	
GESTION DES DECHETS MENAGERS ET SANTE DE LA POPULATION DANS LA COMMUNE D'ABOBO : CAS DU QUARTIER SAGBE (ABIDJAN, COTE D'IVOIRE)	pp. 89-103
<i>Kassimou CISSE, Péga TUO, Kouassi Paul ANOH</i>	
SYSTEMES DE PRODUCTION AGRICOLE DES PAYSANS DE LA REGION DU LAC AU TCHAD.....	pp. 104-113

Yandi MOUNDAKOM

Lettres modernes

CHANSONS POPULAIRES DE RÉJOUISSANCES ET VIE SOCIALE EN PAYS MALINKÉ DU N'GARADOUGOU **pp. 115-128**

Brahima KONÉ

L'ESTHÉTIQUE DU BONHEUR ÉTRIQUÉ DANS LE ROUGE ET LE NOIR DE STENDHAL : UNE POÉTIQUE DE CRITIQUE SOCIALE **pp. 129-139**

Joachim Kouadio KOUADIO

Sociologie

APPROCHES DOMINANTES DU DÉCROCHAGE SCOLAIRE : UN REGARD CRITIQUE DES ÉCRITS RÉCENTS AU QUÉBEC ET AILLEURS..... **pp. 141-158**

Jean Jacques DEMBA, Joëlle MORRISSETTE

**IMPACTS DU TRANSPORT ROUTIER SUR LA VIE
SOCIO-ECONOMIQUE DES POPULATIONS DANS LA PREFECTURE
DE YOTO AU SUD-EST TOGO**

*Bosso Mawuli SEGBEFIA, Messan VIMENYO
Université de Lomé, Togo*

Résumé : Pour faire parvenir des personnes et des biens d'un point à un autre, l'existence d'une voie de communication est importante. Dans la préfecture de Yoto située au Sud-Est Togo, la route constitue la principale voie de communication. Mais, le transport routier se trouve dans une précarité dans ledit milieu car il s'y confronte à des difficultés. En dépit de cet aspect, il contribue à la pratique des activités socio-économiques telles que l'agriculture, le commerce, l'artisanat parmi tant d'autres. Il concourt par ailleurs au dynamisme de ces activités et permet de satisfaire divers besoins. Le transport routier y joue un rôle non négligeable. La présente étude a pour objectif de montrer l'importance socio-économique du transport routier dans la préfecture de Yoto. Pour y parvenir, une démarche méthodologique fondée sur la recherche documentaire et la collecte des données sur le terrain a été adoptée. Les résultats ont permis de constater que le transport routier contribue à générer les activités socio-économiques diverses. Ils ont également permis de se rendre à l'évidence que le transport routier est un outil dont les acteurs divers font usage pour améliorer leurs activités.

Mots clés : Transport routier, voie de communication, activités socio-économiques, préfecture de Yoto, Sud-Est Togo

Abstract: Communication channel is necessary in getting people and foods from one place to another. The road transport which is the main means of communication in the prefecture of Yoto, situated in the South-East of Togo, is in precarious situation and is confronted with difficulties. In spite of the bad state of road system, it contributes to the dynamism of activities and satisfies various needs. In addition, road system plays a significant role in socio economic activities such as agriculture, trade and crafts among many others. The objective of this study is to show the socio-economic importance of road transport in Yoto Prefecture. To fulfill the promises of the problematic, a methodological approach based on documentary research and data collection in the field was adopted. The results showed that road transport helps to generate various socio-economic activities. The paper found that various actors use the road transport to improve their activities.

Keywords: Road transport, communication, socio economic activities, Yoto Prefecture, South-East of Togo

Introduction

Les transports constituent un fait intimement lié à la vie de l'homme car ils permettent à ce dernier de se déplacer ou de faire parvenir des biens d'un point à un autre. Rien n'est donc possible sans les transports. Pour contrôler la véracité de cela, il suffit de se représenter à l'esprit les conséquences relatives à un arrêt de fonctionnement des systèmes de transport. Tout compte fait, en l'absence des transports, il n'y aura pas de développement, ni celui des liens sociaux, etc. Les transports constituent donc des éléments qui conditionnent le développement. Autant dire que les transports sont au centre des activités quotidiennes de l'homme.

La mondialisation ne peut se réaliser en dehors des transports car ces derniers sont incontournables dans l'économie mondiale. Mais, les moyens techniques et financiers mis à la disposition des transports ne sont pas les mêmes, d'où l'existence d'une inégalité dans la répartition et la qualité des équipements en matière des transports. En effet, l'examen des réseaux de transport dans le monde entier permet d'observer une diversité des modes de transport. Dans ce sens, la diversité des modes de transport correspond au degré d'aptitude des sociétés humaines à mettre leur territoire en valeur (M. Wolkowitsch, 1982, p. 36). De ce fait, les transports ne présentent pas les mêmes aspects dans le monde. Ils sont mieux répartis, mieux entretenus, etc. dans les pays développés

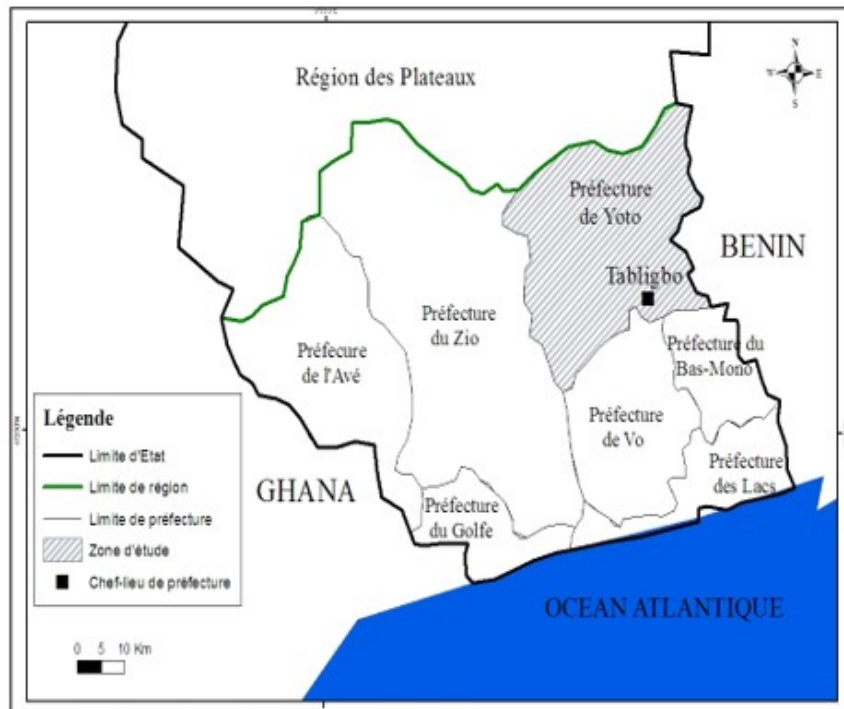
contrairement à leur situation dans les pays en voie de développement où ils sont lâches, rarement améliorés, souvent mal entretenus, etc.

Au Togo comme dans le reste du continent africain, la route est la voie de communication dont l'usage est plus marquant, d'où la prépondérance du transport routier.

Quelles que soient sa nature et sa qualité, la route constitue un élément non négligeable pour le développement d'un milieu qu'il soit urbain ou rural. Elle crée l'animation économique de par sa contribution à la pratique des activités diverses. Cette situation évoque un fait : la circulation des personnes et des biens. Par conséquent, cette étude se propose de montrer l'importance du transport routier dans la vie socio-économique de la préfecture de Yoto au Togo.

Comment le transport routier influe-t-il sur la vie socio-économique des populations de la préfecture de Togo ? A quels problèmes est confronté le transport routier dans ledit milieu ? Le présent article vise à trouver des éléments de réponses à ces interrogations en s'intéressant à la préfecture de Yoto au Sud-Est Togo (carte n°1).

Carte n°1 : Situation du milieu d'étude



Source : DCNC, 2018, fond de carte modifié par SEGBEFIA B. M., 2020.

S'étendant entre 6°30 et 6°60 de latitude Nord et comprise entre 1°20 et 1°35 de longitude Est, la préfecture de Yoto est située au Nord-Est de la Région maritime. Elle est limitée au Nord par la Région des Plateaux, au Sud par les préfectures de Vo, du Bas-Mono, à l'Est par la République du Bénin et à l'Ouest par la préfecture du Zio.

1. Méthodes

Les informations sur le transport routier n'ont pas été suffisamment exposées dans les écrits relatifs à la préfecture de Yoto. Pour compléter la recherche documentaire et mener à bien cette étude, nous avons jugé utile de mener une enquête auprès de 10 conducteurs d'automobiles à Tabligbo et 5 à Ahépé, 10 conducteurs de taxi-motos à Tabligbo et 5 à Ahépé, 15 commerçants à Tabligbo et 5 à Ahépé, 5 artisans à Tabligbo et 5 à Ahépé, et

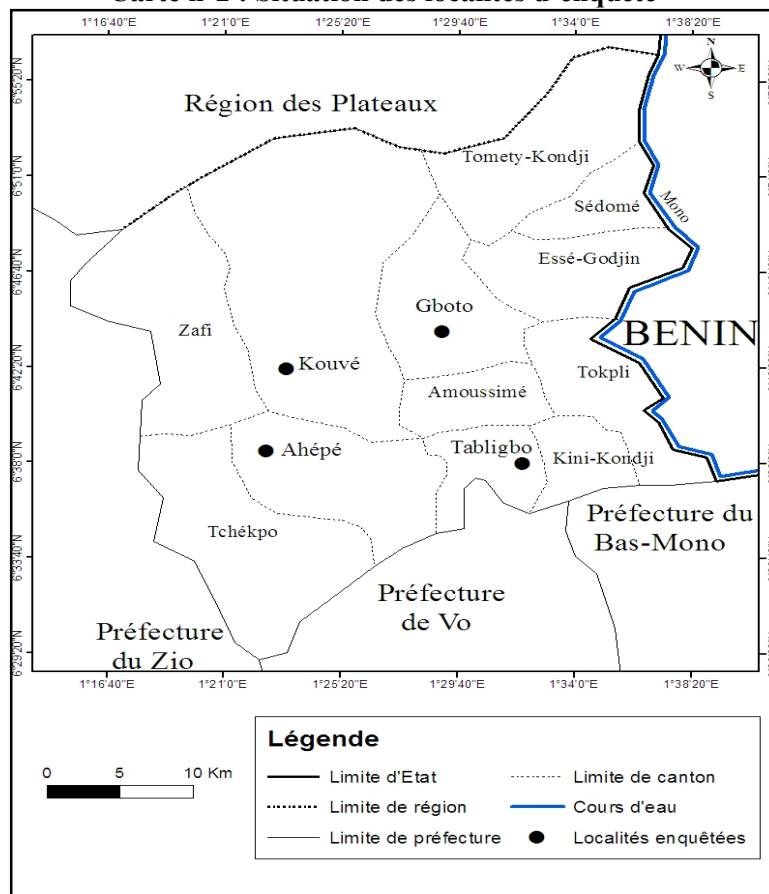
45 paysans dont 15 dans chacune des localités suivantes : Ahépé, Kouvé et Gboto, soit au total 105 personnes interrogées.

Les localités sont choisies suivant les critères que sont la situation géographique, le poids démographique et la réputation en matière d'activités socio-économiques.

Tabligbo étant le pôle d'attraction des activités socio-économiques et de concentration des conducteurs d'automobiles et de taxis-motos, des commerçants et artisans en raison de son statut de chef-lieu de préfecture, et Ahépé étant un carrefour commercial, nous y avons mené l'enquête auprès de ces acteurs précités. Quant à l'enquête des paysans, étant donné que Tabligbo est un milieu urbain, nous avons jugé utile de l'effectuer dans les localités d'Ahépé, de Kouvé et de Gboto.

Les données ont permis d'apprécier la part du transport routier dans la vie socio-économique de la préfecture de Yoto. L'étude s'est donc intéressée précisément aux localités de Tabligbo, d'Ahépé, de Kouvé et de Gboto (carte n°2).

Carte n°2 : Situation des localités d'enquête



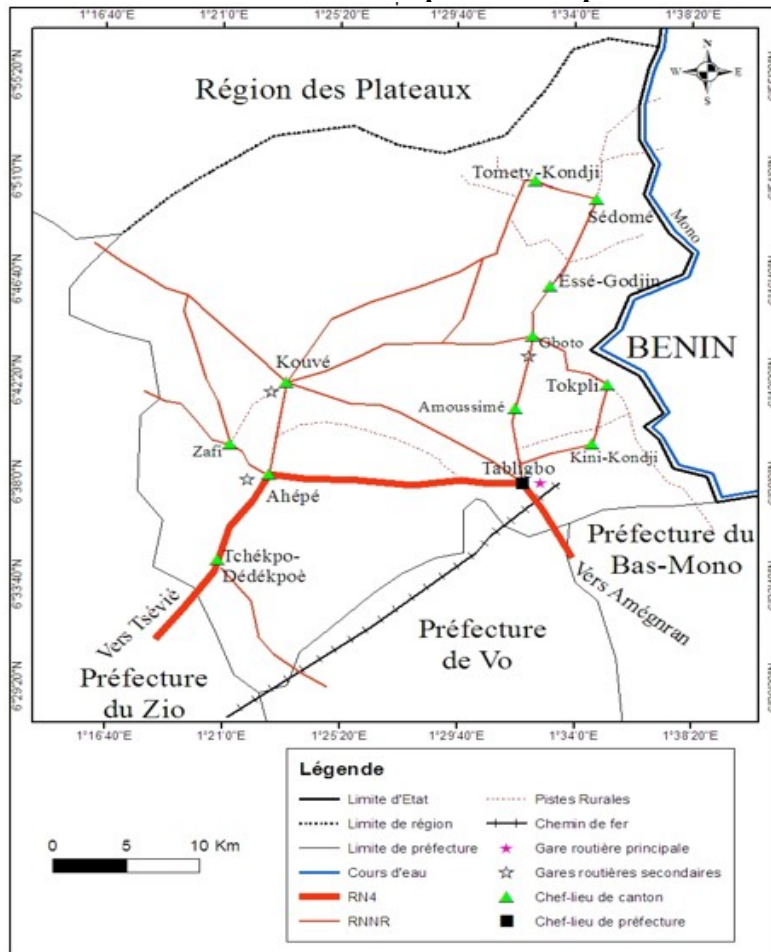
Source : DCNC, 2018, fond de carte modifié par SEGBEFIA B. M., 2020.

La démarche méthodologique adoptée a permis de collecter des données que nous avons organisées dans la présente étude en résultats et discussion.

2. Les résultats

Les résultats issus des travaux relatifs à cette étude démontrent le rôle joué dans la vie socio-économique de la préfecture de Yoto par le transport routier. Ce dernier qui fait partie du système de circulation, est le principal moyen de mobilité dans ladite préfecture (carte n°3).

Carte n°3 : Infrastructures de transport dans la préfecture de Yoto



Source : DCNC, 2018, fond de carte modifié par SEGBEFIA B. M., 2020.

Le transport routier, bien qu'il soit miné par des problèmes dans la préfecture de Yoto, y joue un rôle non négligeable. Celui-ci permet aux agriculteurs, aux commerçants et artisans, et à d'autres acteurs de parvenir par exemple à rendre effective leur capacité de produire.

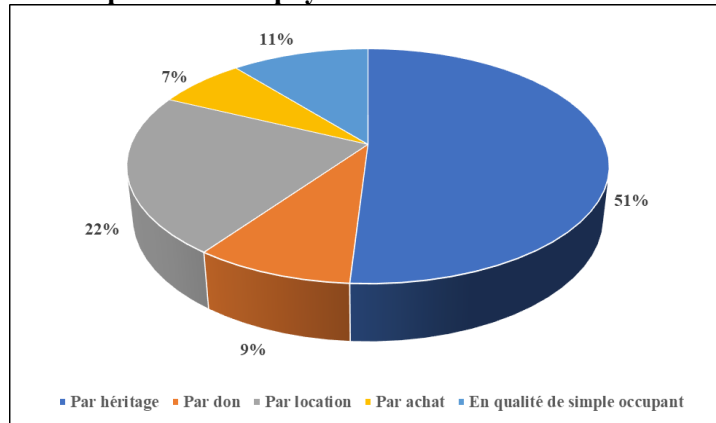
2.1. L'agriculture, une activité favorisée par le transport

L'agriculture est une importante activité dans la préfecture de Yoto. Elle sert non seulement à satisfaire les besoins alimentaires de la population, mais aussi à alimenter l'économie de marché. Le transport routier apporte son appui à cette activité dans ledit milieu. Il joue un rôle au profit des moyens de production.

2.1.1. La terre, un domaine rural auquel le transport apporte une contribution non négligeable

La superficie physique consacrée aux cultures végétales est de 77 706 ha dans la préfecture de Yoto (4^e RNA, 2011-2014). La route stimule la mise en valeur des terres agricoles qui sont acquises suivant des modes différents. La figure n°1 présente les proportions des paysans selon les modes d'accès à la terre.

Figure n°1 : Répartition des paysans selon leurs modes d'accès à la terre

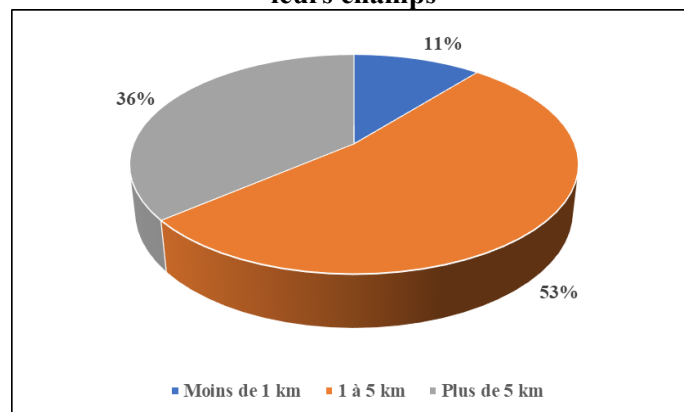


Source : D'après les résultats de travaux de terrain, 2020.

En observant la figure n°1, on constate divers modes d'accès à la terre. Tandis que 11% des paysans ont accès à la terre en qualité de simple occupant et 51% par héritage, 9%, 22% et 7% l'ont respectivement à leur disposition par don, par location et par achat. Eu égard à cette situation, le mode d'accès relatif à la transmission de génération e génération est celui qui domine.

Par-delà, le transport des produits agricoles issus de l'exploitation des terres jusqu'aux lieux d'habitation est rendu possible grâce à l'existence de la route. Par rapport à cela, des paysans effectuent des distances pour parvenir aux domiciles (figure n°2).

Figure n°2 : Répartition des paysans selon la distance séparant leurs domiciles de leurs champs



Source : D'après les résultats de travaux de terrain, 2020.

D'après la figure n°2, 11%, 36% et 53% des paysans parcourent respectivement moins de 1 km, 1 à 5 km et plus de 5 km pour parvenir à la maison, ce qui traduit le fait que la distance qui les sépare de leurs champs varie selon les cas. Outre cela, il convient de souligner que les paysans, pour atteindre leurs lieux d'exploitation, utilisent divers moyens parmi lesquels la marche est dominante.

Par rapport à la pratique de leurs activités, les paysans sont confrontés à des difficultés qui nécessitent des capitaux pouvant être procurés à crédit.

2.1.2. Le financement agricole, une œuvre pour soutenir les paysans

Dans le cadre de la pratique de l'agriculture, des institutions comme des coopératives d'épargne, des organisations non gouvernementales, des tontines sont destinées à allouer des crédits aux paysans. 21% des paysans affirment avoir accès au crédit, et la route y

apporte sa contribution avec cette raison qu'elle constitue un moyen important de mobilité. L'existence de la route a, par ailleurs, permis l'installation des institutions d'octroi de crédit agricole. Contrairement aux paysans ayant accès au crédit, 79% affirment n'en avoir pas accès à cause des difficultés d'accès aux crédits et de remboursement à temps, de l'endettement, du désintéressement, etc.

Aussi, les techniques culturales constituent-elles d'autres moyens de production.

2.1.3. Les techniques culturales largement traditionnelles

La culture de la terre dans la préfecture de Yoto est principalement effectuée au moyen de la houe, de la daba, du coupe-coupe, etc. qui sont des outils aratoires. Aussi, l'utilisation des intrants est-elle un fait et cela est effectué dans le cadre de l'amélioration des opérations culturales. Ces intrants sont acheminés grâce au transport. Il s'agit dans ce cas d'un des apports du transport à la mise en valeur des terres agricoles. Parmi ces intrants, figurent les engrais chimiques dont la disponibilité n'est pas assurée à tout moment. De plus, les paysans éprouvent des difficultés financières pour se les acheter. Ce sont 39% de ceux-ci qui affirment en faire usage. De surcroît, les semences améliorées sont peu utilisées car ce sont 40% des paysans qui affirment s'en servir, ce qui signifie que les semences traditionnelles sont plus utilisées. Tout compte fait, l'exploitation des terres de par les techniques culturales est rendu possible grâce à l'existence des voies de communication qui desservent les champs.

En dépit du caractère rudimentaire de leurs techniques, les paysans parviennent à cultiver entre autres des plantes vivrières et industrielles.

2.1.4. Des produits vivriers variés

La production agricole est essentiellement vivrière dans la préfecture de Yoto où le maïs, les tubercules, le haricot et l'arachide constituent les principales productions vivrières. D'après le dernier recensement national agricole (4^e RNA, 2011-2014), les parcelles cultivées dans la préfecture de Yoto, en ce qui concerne ces produits, occupent une superficie moyenne de 0,96 ha comme le présente le tableau n°1.

Tableau n°1 : Superficie moyenne des parcelles mises en cultures vivrières dans la Région maritime

Préfecture	Superficie moyenne (ha)
Lacs	0,74
Bas-Mono	0,55
Vo	0,77
Yoto	0,96
Zio	0,97
Avé	0,50
Région maritime	0,75

Source : DSID (2018), d'après le 4^e RNA.

D'après le tableau n°1, la préfecture de Yoto occupe la seconde position dans la Région maritime par rapport à la superficie moyenne des parcelles mises en cultures vivrières.

Il est important de souligner que la culture du maïs est celle qui prédomine dans la préfecture de Yoto où cette graminée est à la base de l'alimentation de la population et fait la renommée de la commercialisation des produits vivriers.

En plus de la production vivrière, on note dans ledit milieu, la culture de plantes industrielles.

2.1.5. La culture de plantes industrielles, une source de diversification de la production agricole

Parmi les plantes industrielles, on note généralement le palmier à huile et le coton dans la préfecture. Le premier produit non seulement la noix de palme d'où sont extraites l'huile de palme et celle de palmiste, mais aussi permet de recueillir du vin de palme. De la transformation de ce dernier, découle la production de « Sodabi », une boisson locale prisée ayant une importance économique et sociale aussi bien dans ledit milieu que hors de celui-ci car cette boisson se vend d'une part et intervient dans des cérémonies d'autre part. Il importe de signaler que l'extraction du vin de palme et sa transformation en ladite boisson locale s'effectuent avec des moyens rudimentaires. Quant au coton, la culture de celui-ci est quasi rare d'autant que les paysans y manifestent un désintérêt dû à des raisons d'ordre financier surtout.

Non seulement une variété de produits agricoles est cultivée dans la préfecture de Yoto, mais aussi il existe d'autres produits relevant d'autres activités dont l'élevage.

2.2. Un élevage principalement traditionnel

L'élevage des volailles, des porcins ainsi que des petits ruminants avec une prédominance des caprins est le plus pratiqué dans la préfecture de Yoto où la production animale est une activité d'appoint. D'après le 4^e RNA, les effectifs des volailles, des caprins, des ovins et des porcins présents sur les exploitations de ce milieu sont respectivement de 301 920, 56 256, 5 145 et 12 692 têtes. Les produits d'élevage y permettent de satisfaire des besoins alimentaires, cérémoniels, financiers, etc. Des paysans associent le travail de la terre à la pratique de l'élevage. Dans ce cas, 39% des paysans affirment pratiquer cela. Aussi, les conditions et techniques liées à ce dernier sont-elles en général très précaires car les animaux sont dans la plupart des cas en divagation, un mode d'élevage traditionnel, et sont confrontés aux problèmes de nourriture ou de pâturage, d'eau, etc. Seuls quelques centres d'élevage modernes existent dans ledit milieu où la route joue un rôle non négligeable par rapport à l'importation des produits d'élevage qui permet de compléter la couverture en viande qui y est insuffisante. Ces produits tout comme d'autres biens sont commercialisés.

2.3. Un secteur commercial de plus en plus dynamique grâce au transport

Le transport routier contribue à la dynamique commerciale de la préfecture de Yoto. En effet, la route intervient dans l'animation des marchés. Ces derniers constituent des endroits privilégiés de pratique des activités économiques. Il existe donc plusieurs marchés. Le tableau n°2 indique un certain nombre de marchés, leur périodicité et leur jour d'animation dans ledit milieu.

Tableau n°2 : Périodicité et jour d'animation des marchés

Marché	Périodicité	Jour d'animation
Agodomé	hebdomadaire	samedi
Ahépé	hebdomadaire	mardi
Gboto Vodoupé	hebdomadaire	vendredi
Kouvé	hebdomadaire	jeudi
Tabligbo	hebdomadaire	mercredi
Amégnran	hebdomadaire	vendredi
Tchékpo Dédékpòè	hebdomadaire	lundi
Tométy Kondji	Tous les 5 jours	variable
Yoto Kopé	hebdomadaire	vendredi
Zafi	hebdomadaire	samedi

Source : Travaux de terrain, 2020.

A l'observation du tableau n°2, on constate que chaque jour, de lundi à samedi, constitue un jour d'animation d'un marché dans la préfecture de Yoto, ce qui dénote d'une dynamique du secteur commercial.

Vers ces marchés, les moyens de transport permettent non seulement d'acheminer des marchandises, mais aussi assurent le déplacement des commerçants et celui des acheteurs à destination des marchés. Ces derniers sont fournis d'une part, en produits locaux avec une prédominance des produits vivriers et d'autre part, en produits manufacturés provenant de Lomé essentiellement.

2.3.1. La commercialisation des produits vivriers, une spécialité des femmes

La production vivrière vise et l'autoconsommation et la commercialisation de l'excédent de ladite production. La photo n°1 montre une exposition des grains de maïs. Ceux-ci sont destinés à la vente au marché d'Ahépé.

Photo n°1 : Exposition des grains de maïs au marché d'Ahépé



Source : SEGBEFIA B. M., photo prise en février 2020.

Sur la photo n°1, l'observation faite est en général celle des grains de maïs exposés. Au premier plan, ces grains sont tout à fait observés dans un panier fabriqué à base de nervures de palmes. Ces grains de maïs dont on observe l'exposition sont en train d'être vendus au marché de Tabligbo.

En ce qui concerne la production du maïs, des tubercules, etc. ainsi que la semoule de manioc, l'excédent est convoyé à divers endroits surtout à Lomé, ce qui dénote du rôle important joué par le transport routier dans la distribution et la commercialisation des produits agricoles, lesquels sont achetés par des grossistes qui les distribuent aux détaillants. Cependant, en cas de besoins concernant la consommation locale, ces produits font l'objet d'importation. Ainsi donc, la préfecture de Yoto se tourne vers l'extérieur comme Notsé, Haïto, Gléï, Anié, etc. pour sa fourniture en provisions. Cette situation traduit le fait que des produits agricoles sont introduits dans ledit milieu en provenance d'ailleurs à des fins diverses dont celle ayant rapport à la commercialisation.

2.3.2. L'importation des produits vivriers, une action prisée des femmes

L'importation des produits vivriers concerne les produits comme le haricot, le riz, l'arachide, le maïs, etc. provenant des localités lointaines ou voisines. Le transport de ces produits influence les prix de vente de ceux-ci de par le mauvais état de routes de même que l'insuffisance de camions.

Les produits agricoles ne sont pas les seuls à être commercialisés. D'autres le sont également.

2.3.3. La commercialisation des produits manufacturés en provenance de Lomé surtout

Les produits manufacturés qui comportent les produits alimentaires, textiles, plastiques, cosmétiques, électronique, les matériaux de construction, les pièces de rechange des

moyens de transport, etc., sont vendus sur les marchés par des commerçants locaux et ceux qui sont étrangers. Parmi ces commerçants, certains sont installés dans le milieu d'étude alors que d'autres n'y viennent que les jours d'animation des marchés puis rentrent au bercail dans la soirée. La photo n°2 montre une exposition de produits manufacturés en vente au marché de Tabligbo.

Photo n°2 : Un étalage de produits manufacturés



Source : SEGBEFIA B. M., photo prise en février 2020.

Sur la photo n°2, on observe des produits plastiques mis en vue sous un hangar amélioré, lequel fait partie du marché de Tabligbo.

Tous les mouvements liés à la commercialisation des produits sont effectués à cause de l'existence de la route qui, également contribue aussi bien à la tenue des étalages qu'à l'installation des établissements commerciaux qu'on rencontre. Dans la préfecture de Yoto, il importe de noter aussi la vente informelle du carburant. En effet, l'insuffisance indéniable des stations-service occasionne le ravitaillement en carburant des engins de transport auprès des vendeurs ambulants ou des détaillants. Le carburant de ces derniers est exposé dans des bouteilles au bord des routes pour la vente. Lors de nos travaux de terrain, le prix de vente de ce produit est variable de 550 à 600 FCFA le litre contre 564 FCFA à la pompe. 49% des conducteurs d'automobiles affirment payer fréquemment le carburant à la station-service car selon eux, il est de bonne qualité et ne détériore pas rapidement leurs engins. A l'inverse, 51% se ravitaillent auprès des vendeurs ambulants ou détaillants pour des raisons qui sont entre autres la quantité intéressante de ce produit, la consistance de celui-ci et la rareté dans ledit milieu, des stations-service. Par rapport à la situation relative à la rareté des stations-service, les conducteurs soulignent que la consommation du carburant frelaté vendu de façon informelle s'impose du moment où ils n'ont pas d'autres issues.

Pour les mêmes raisons sus-évoquées, 36% des conducteurs de taxi-motos ravitaillent leurs engins souvent à la station-service contrairement à 64% qui le font auprès des détaillants.

Bref, le transport routier est indispensable pour les acteurs qui tiennent le commerce. Il en est de même pour le corps des artisans.

2.4. L'artisanat, une activité qui fournit des services divers

Dans la préfecture de Yoto, l'artisanat de production et celui de service sont les types d'artisanat qui sont généralement distingués. Ceux-ci offrent des services qui correspondent à plusieurs besoins.

2.4.1. Une production artisanale traditionnelle des biens parmi lesquels des objets en terre cuite très remarquables

La fabrication d'objets en terre cuite ou encore la poterie est une activité remarquablement pratiquée à base d'argile. La photo n°3 montre des articles au marché de Tabligbo.

Photo n°3 : Des articles de poterie en exposition



Source : SEGBEFIA B. M., photo prise en février 2020.

Sur la photo n°3, on observe une variété de produits en terre cuite dont les marmites, les fourneaux ou réchauds à charbon de bois, etc. qui sont donc des objets de fabrication artisanale. Ces produits ci-contre observés sont exposés au marché de Tabligbo pour être vendus au marché de Tabligbo. Ce sont surtout des femmes de Kouvé qui, de par leur habileté en la matière, font de cette localité un important centre de ravitaillement en articles de poterie dont les gobelets, les marmites, les gourdes, les jarres, les assiettes, les fourneaux ou réchauds à charbon de bois, etc. Ces produits sont convoyés grâce aux moyens de transport pour être vendus aussi bien dans la préfecture de Yoto qu'à l'extérieur de celle-ci. Aussi, la délicatesse de ces objets exige-t-elle qu'ils soient minutieusement transportés par les conducteurs, cela pour ne pas les endommager.

D'autres métiers manuels mais qualifiés de service présentent un autre aspect de l'artisanat

2.4.2. L'artisanat de service aux métiers plus nombreux en milieu urbain

L'artisanat de service est composé de différents métiers tels que la mécanique, la réparation électronique, la coiffure, l'électricité, etc., et dans la pratique de ces activités, la route joue un rôle déterminant. En effet, elle apporte son appui à l'acheminement des matériels vers les lieux de travail pour lesquels elle constitue d'ailleurs un grand atout d'autant qu'elle contribue à une meilleure visibilité de ces lieux, ce qui est à l'avantage des services qui y sont fournis. Aussi, la route favorise-t-elle l'évacuation vers les marchés, de certains produits confectionnés dans les ateliers artisanaux. Par conséquent, ces derniers sont installés au bord des routes. Parmi ces ateliers, figurent par exemple les ateliers de mécanique qui sont directement liés au transport routier et où exercent les mécaniciens d'automobiles, de motocycles, de bicyclettes, etc. L'artisanat de par sa fourniture de service permet donc de satisfaire divers besoins et cela avec le concours du transport.

Somme toute, le transport routier en plus de sa contribution à l'établissement des activités humaines dans la préfecture de Yoto, fait vivre directement certains acteurs et indirectement d'autres eu égard à leurs occupations. Il contribue à l'économie par le truchement des activités socio-économiques diverses pratiquées en dépit de l'état défectueux des voies routières en général.

Cette dernière situation constitue une entrave parmi d'autres auxquelles le transport routier est confronté. Au nombre de ces entraves, il convient de souligner, entre autres, le mauvais état de la quasi-totalité du réseau routier, la question de circulation, la surcharge, l'insécurité routière, la vétusté des moyens de transport et les difficultés de ravitaillement en carburant. Il existe alors dans la préfecture de Yoto, des problèmes en transport routier. Cependant, ceux-ci peuvent être solutionnés par une concrétisation d'actions diverses, entre autres, l'entretien régulier du réseau routier, le respect du code de la route, l'usage des moyens de transport mieux adaptés et l'amélioration de la possibilité d'accéder au carburant.

3. Discussion

Cette étude analyse l'importance du transport routier de par son influence sur la vie socio-économique. De par les résultats obtenus, il ressort que quelles que soient la nature et la qualité de la route, cette dernière contribue au dynamisme des activités diverses et permet de satisfaire plusieurs besoins. Le transport routier à travers l'existence de la route favorise donc la dynamique spatiale en y produisant des effets socio-économiques (M. Vimenyo, 2006, p. 174). Les transports dont il est un maillon, contribuent au développement de toutes activités socio-économiques, mais à des rythmes différents (K. P. Segbor, 1990, p. 10) et à la création de rapports entre villes campagnes (K. G. Nyassogbo, 1975, p. 5 ; Y. Marguerat, 1985, p. 16 ; K. P. Segbor, 1990, p. 21).

Au-delà des avantages liés aux transports en général, existent des inconvénients, entre autres, ceux que l'environnement supporte ou ceux dont il a l'expérience. En l'occurrence, la mise en place d'une route pour permettre bien sûr la circulation des personnes et des biens, astreint l'espace au passage de cette infrastructure. L'installation de celle-ci tout comme d'autres infrastructures de transport entraîne aussi bien la disparition des parcelles que le morcellement spatial. Des espaces sont alors coupés les uns des autres. En ce sens, les transports bouleversent les structures initiales des régions et consomment l'espace (J. Ritter, 1976). Cette situation se répercute sur les formations végétales. Dans cette optique, le passage d'une route occasionne la dégradation du couvert végétal (I. Dandonougbo, 2010, p. 30). D'autres effets du transport sont la pollution de l'air engendrée par des véhicules de par leur gaz d'échappement et l'émission de bruits provenant aussi bien des vrombissements de moteurs, des klaxons que des roulements. Avec le bruit, la pollution de l'air représente la seconde source de nuisance occasionnée par les transports (P. Merlin, 1991, p. 80). Outre ces pollutions ou nuisances, il existe d'autres comme les vidanges effectuées au moyen de l'huile à moteur, les épaves de véhicules, l'usure de pneus, etc.

Conclusion

Les transports revêtent une grande importance. Ils permettent non seulement de satisfaire les besoins de déplacement, mais encore conditionnent le développement des activités.

La mise en place des infrastructures routières dénote de la volonté d'occuper l'espace. Elle contribue à l'implantation des hommes dans un lieu ainsi qu'à la localisation et à la pratique de leurs activités. Dans cette optique, le transport routier traduit un degré d'aménagement spatial d'un milieu et constitue un élément d'intégration sociale et économique.

Bien que dans la préfecture de Yoto, le transport routier, principal moyen de mobilité soit confronté à des difficultés, celui-ci joue un rôle non négligeable dans les échanges divers. Cela témoigne de son concours à la pratique des activités socio-économiques dans ladite préfecture. Le commerce y est dynamique. Grâce au réseau routier et aux moyens de transport, les commerçants des milieux environnants et lointains tout comme ceux de Yoto parviennent à animer l'activité commerciale. L'apport du transport routier à la

production agricole y est aussi non négligeable. En effet, le transport routier apporte sa contribution à la mise en valeur des terres agricoles et permet d'avoir accès aux exploitations et aux intrants. Aussi, permet-il d'acheminer les produits agricoles à destination des domiciles et des marchés. Tels sont certains apports du transport routier parmi d'autres encore dans la préfecture de Yoto.

Etant donné l'importance de la route dans la stratégie du développement, l'entretien régulier de celle-ci s'avère primordial pour contribuer à l'amélioration de la situation économique et sociale de ce milieu qui dispose de ressources humaines abondantes et valides.

Tout compte fait, les acteurs principaux en transport routier dans la préfecture de Yoto se doivent d'œuvrer suffisamment en vue de faire de ce milieu un modèle en matière de transport routier dont on ne peut se passer d'autant qu'il contribue à l'existence des populations tant en milieu rural que dans les localités rurales.

Bibliographie

DANDONUGBO Iléri, 2010, *Transport et organisation de l'espace dans l'Est de la Région des Plateaux au Togo*. Thèse de doctorat de géographie, Université de Lomé, Lomé, 521 p.

MARGUERAT Yves, 1985, *L'armature urbaine du Togo*. ORSTOM, Paris, 165 p.

MERLIN Pierre, 1991, *Géographie, économie et planification des transports*. PUF Fondamental, 472 p.

NYASSOGBO Kwami Gabriel, 1975, *Contribution à l'étude des rapports villes-campagnes dans la Région des Plateaux au Togo*. Thèse de doctorat de 3^e cycle de géographie, Université de Toulouse-le-Mirail, Toulouse, 292 p.

RITTER Jean, 1976, *Géographie des transports*. Que sais-je ? N°1427, PUF, Paris, 128 p.

SEGBOR Komla Peter, 1990, *Transport et développement au Togo : approche géographique*. In : « *Annales de l'Université du Bénin* », Série lettres, Tome XI, 1983-1991, Presses de l'Université du Bénin, Lomé, p. 80-103.

VIMENYO Messan, 2006, *Le port Autonome de Lomé et son arrière-pays*. Thèse de doctorat de géographie, Université de Lomé, Lomé, 340 p.

WOLKOWITSCH Maurice, 1982, *Géographie des transports*. Col. U, A. Colin, Paris, 381 p.