ENCLAVEMENT ET DEVELOPPEMENT RURAL DANS LA PREFECTURE DE DANKPEN, AU NORD TOGO

AGBAMARO Mayébinasso, *Docteur en Géographie*. Edinam **KOLA**, Maître de Conférences. Kossiwa **KLASSOU-ZINSOU**, Maître de Conférences

Département de Géographie, Université de Lomé, BP: 1515 Lomé-Togo.

RESUME

Les difficultés liées à la mobilité des personnes et des biens constituent un des obstacles majeurs à l'amélioration des conditions de vie des populations subsahariennes et particulièrement celles de la préfecture de Dankpen au Togo. Les différentes localités de cette préfecture font face aux problèmes de développement liés à leur état d'enclavement. Bien qu'elle soit dotée des conditions naturelles favorables à la mise en place des routes, la préfecture de Dankpen est caractérisée par une précarité des infrastructures de circulation, le mauvais état des moyens de transport et les problèmes de ravitaillement en carburant. Les problèmes dont souffrent les milieux enclavés sont multiples et se traduisent par les difficultés d'intégration à l'économie régionale ou nationale, d'accès aux marchés locaux et régionaux. Ces problèmes qui sous-tendent la pauvreté des populations concernées sont solvables par d'importants travaux de renforcement et d'entretien des infrastructures routières.

Mots clés : Enclavement, contraintes de mobilité, développement, préfecture de Dankpen, Togo.

ABSTRACT

The difficulties in the mobility of people and goods constitute one of the major obstacles to the improvement of sub-Saharan Africa in general and Dankpen population's living conditions especially in Togo. The various areas of that district cope with development problems attributed to their isolated status. Despite the favorable natural conditions for roads' building, Dankpen is distinguished by the precariousness of the transport infrastructures, the bad status of transport means and refueling problems. The landlocked areas' problems are multiple and result in integrating difficulties in regional or national economy and access to local and regional markets. These problems that explain the poverty of the population concerned are resolvable by major building work and maintenance of road infrastructures.

Key words: Closing, problems of the mobility, rural development, Dankpen district, Togo.

INTRODUCTION

Au Togo, les difficultés dans la mobilité des personnes et des biens constituent des obstacles à l'amélioration des conditions de vie des populations. Les zones rurales enclavées sont en marge des nouveaux courants de développement (LOMBARD J., 2002). Elles sont sous équipées en infrastructures socio-collectives et les activités économiques sont en difficulté à cause du mauvais état des routes. Les effets induits liés à l'indigence ou à la précarité des infrastructures de transport sont la forte prégnance des caractéristiques socio-culturelles locales avec des apports extérieurs très limités et une faible pénétration des produits de consommation dans les campagnes (COMARIN E., 1987). Les populations de ces campagnes éprouvent des difficultés de déplacement vers les zones urbaines pour satisfaire leurs besoins socio-administratifs. Les équipements sanitaires et scolaires sont insuffisants et ne satisfont pas les besoins des populations locales. Celles-ci vivent enfermées sur elles-mêmes et s'adaptent mal au modernisme, aux idées novatrices, à la monnaie et aux informations de la ville (YATOMBO T., 1994). Ces malaises se caractérisent aussi par le manque des structures de loisirs, les contraintes alimentaires, le chômage et le sous-emploi. Indubitablement, ces difficultés auxquelles sont confrontées des zones enclavées poussent les populations à l'exode rural (SEGBOR K., 1990). Cette situation est particulièrement vécue dans la préfecture de Dankpen où les infrastructures de transport sont indigentes et en mauvais état. Il se pose le problème de développement socio-économique de cette préfecture. Ce problème suscite une interrogation : quelles sont les effets de l'enclavement sur le développement de la préfecture de Dankpen au Togo ? Cette question centrale met en relief plusieurs questions secondaires :

- quels sont les facteurs géographiques de la mise en place du réseau routier de la préfecture de Dankpen ?
- quelles sont les caractéristiques de l'enclavement du secteur d'étude ?
- quels sont les problèmes liés à l'enclavement de la préfecture de Dankpen ?

L'objectif général de ce travail est de montrer les effets de l'enclavement sur le développement rural de la préfecture de Dankpen. De cet objectif, découlent les objectifs spécifiques suivants :

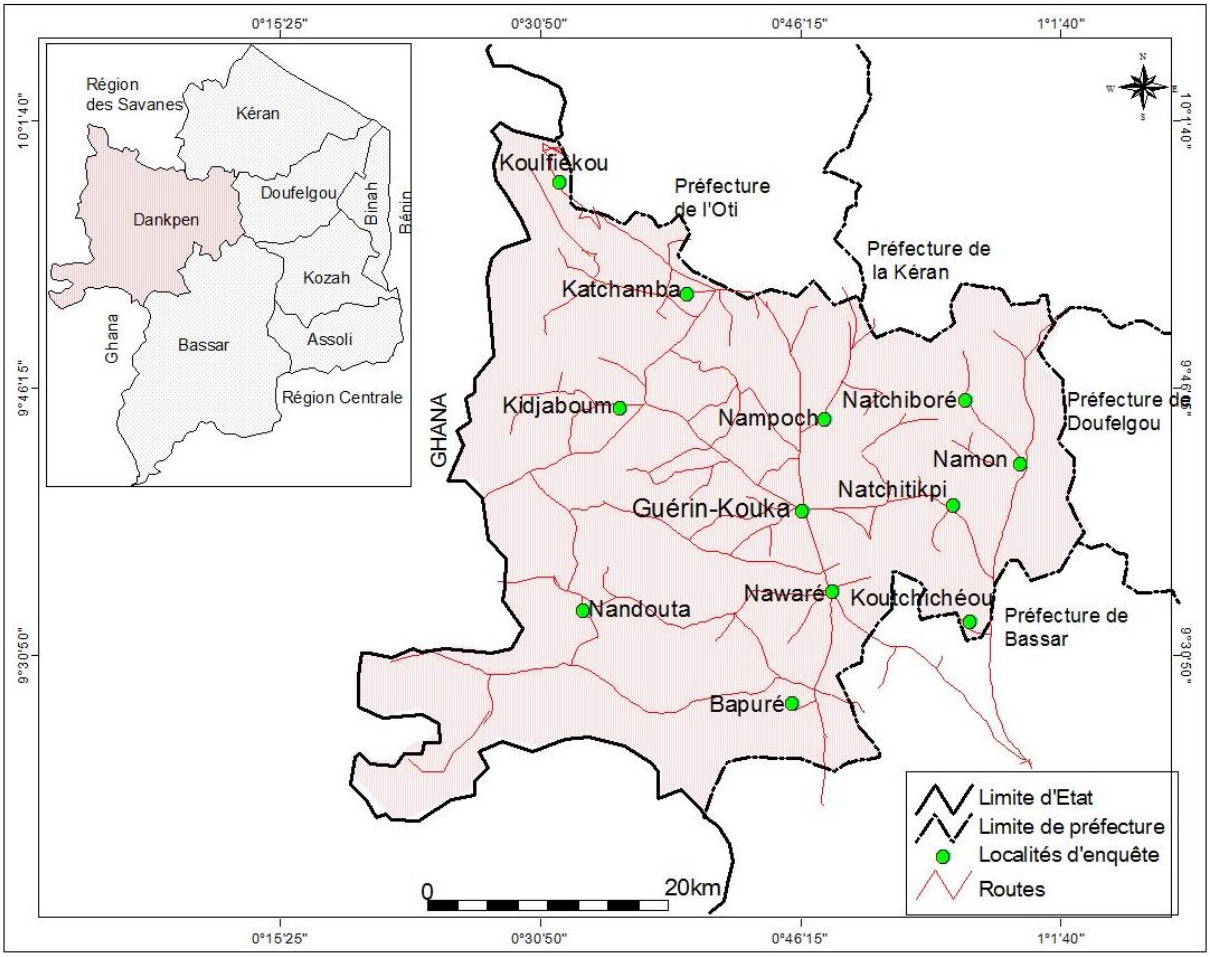
- analyser les conditions naturelles de mise en place du réseau routier de la préfecture de Dankpen ;
- relever les caractéristiques de l'enclavement du secteur d'étude ;
- dégager les problèmes liés à l'enclavement de la préfecture de Dankpen.

Pour atteindre ces objectifs, une approche méthodologique a été adoptée.

1. Le cadre méthodologique de l'étude

Il est basé sur la recherche documentaire et les enquêtes de terrain[1]. Les principaux acteurs concernés par l'enquête sont : les paysans, les conducteurs et les commerçants. Cette étude a pris en compte 12 localités : Guérin-Kouka, Bapuré, Nawaré, Nandouta, Namon, Kadjamba, Kidjaboun, Koutchichéou, Natchiboré, Natchitikpi, Nampoch, Koulfiékou (carte n°1).

Carte n°1 : Les localités enquêtées de la préfecture de Dankpen



Source : DGSCN[2] 2012 (carte modifiée en 2014)

Pour l'enquête, 72 chefs de ménage ont été retenus dans les 12 localités à raison de 6 paysans par localité. Au niveau de chaque localité, 2 conducteurs et 5 commerçants ont été interrogés. En somme, l'enquête a porté sur 72 chefs de ménage, 24 conducteurs et 60 commerçants, soit un total de 156 individus. L'échantillonnage a été construit par la méthode des unités types qui a permis d'aboutir aux résultats ci-dessous.

[1] Ces travaux se sont déroulés du 7 juillet au 20 septembre 2012.
[2] DGSCN : Direction Générale des Statistiques et de la comptabilité Nationale.

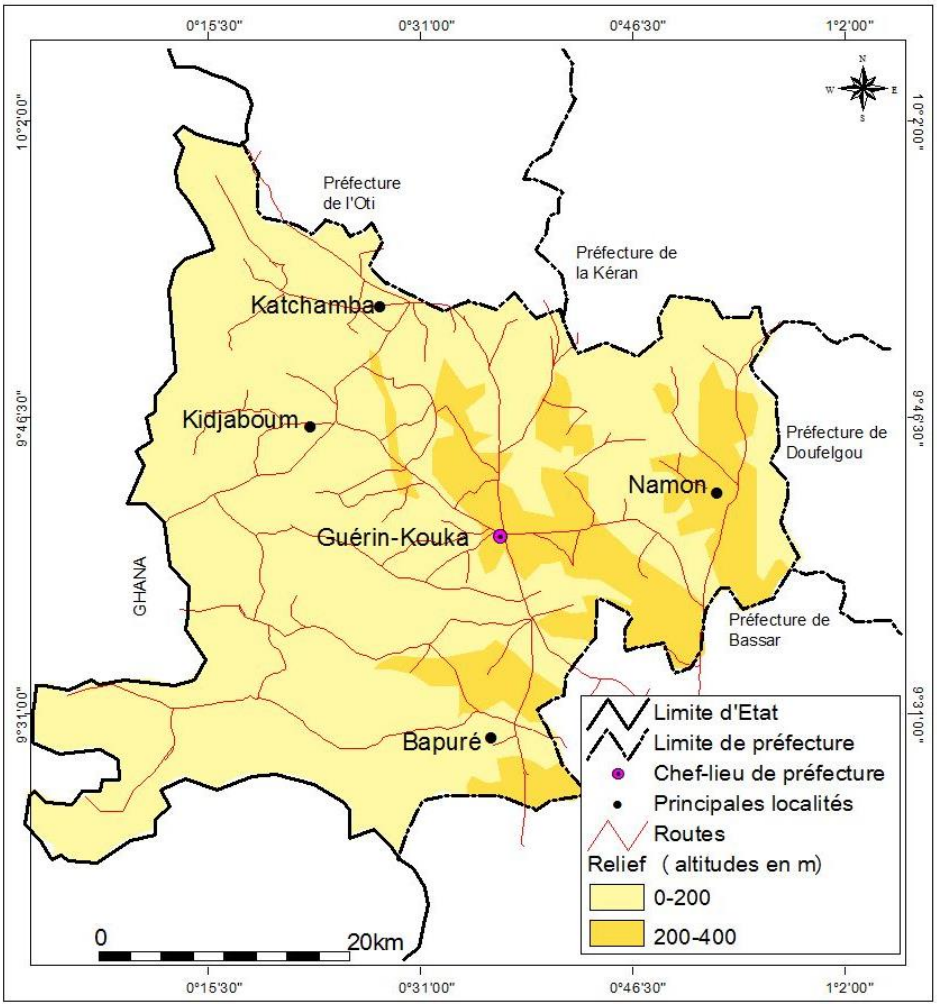
2. LES RESULTATS

Sous cette rubrique, nous présenterons les facteurs géographiques, les caractéristiques et les effets de l'enclavement de la préfecture de Dankpen.

2.1. Un cadre géographique peu contraignant au désenclavement

Les milieux naturel et humain sont les éléments qui conditionnent la mise en place du réseau routier. La préfecture de Dankpen se situe entre le 9ème et le 10ème degrés de latitude Nord et 0 et 1° de longitude Est. Elle est limitée au nord par la préfecture de l'Oti et de la Kéran, au sud par la préfecture de Bassar, à l'est par la préfecture de Doufelgou et à l'ouest par le Ghana. La préfecture de Dankpen couvre une superficie de 2 690 km², ce qui représente 23,41 % de la Région de la Kara. Son relief (carte 2), est dominé par les plaines.

Carte n°2 : L'orographie de la préfecture de Dankpen

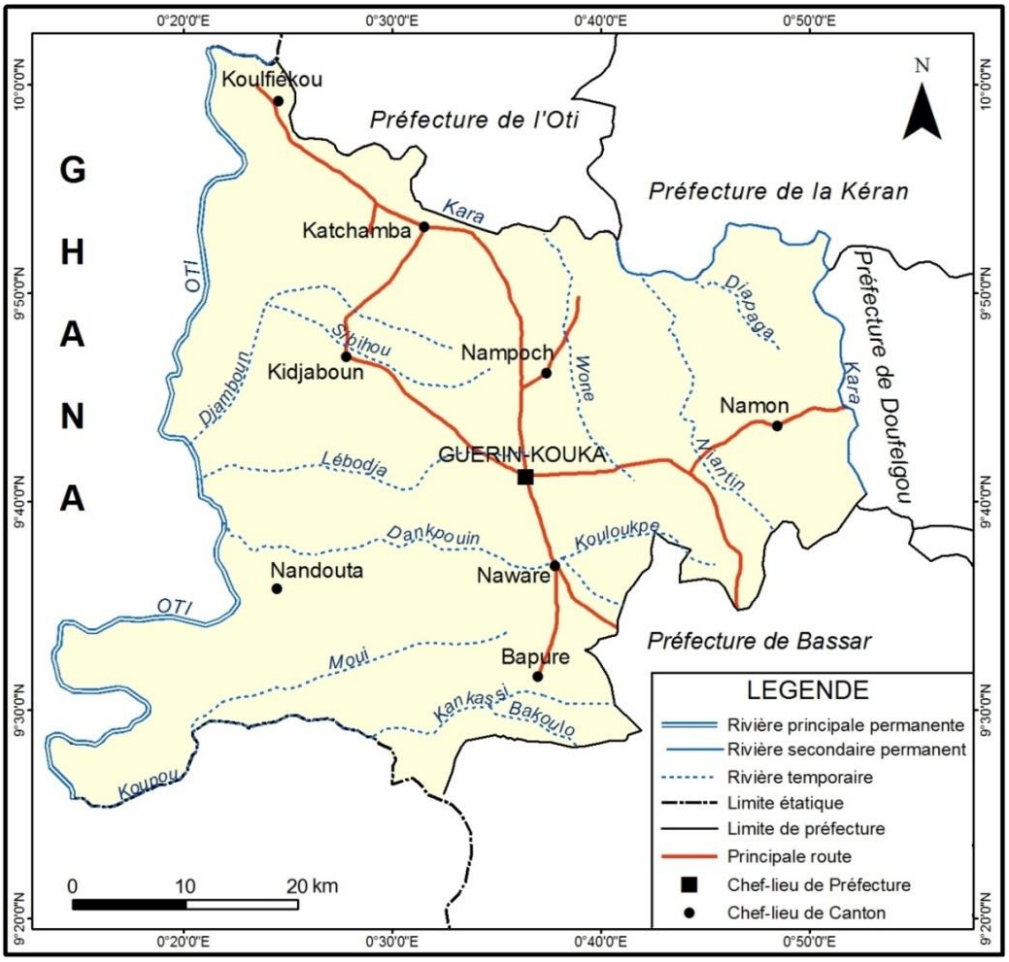


Source : DGSCN 2012 (carte modifiée par AGBAMARO M., 2014)

Suivant les données figurant sur la carte n°2, les altitudes sont inférieures à 400 m. Les plaines occupent en moyenne 75 % des terres de la préfecture. Il n'existe pas de montagnes ni de plateaux très distinctifs, ce qui devait faciliter la mise en place des infrastructures routières. Toutefois, la pluviométrie varie en moyenne entre 1 200 et 1 400 mm avec des pluies plus abondantes durant les mois d'août et de septembre occasionne des entraves à la circulation des personnes et des biens.

En dehors des sols hydromorphes et des vertisols qui excluent toute praticabilité routière en saison des pluies, les autres types de sols ne présentent pas d'obstacles dans les opérations de mise en place des routes et pistes rurales, car étant supportés par les roches dures. Son réseau hydrographique est dense, caractérisé par la rivière Kara sur le périmètre nord-est et la rivière Oti sur le périmètre ouest. A ces deux cours d'eau, s'ajoutent deux petites rivières : la rivière Dankpen qui donne son nom à la préfecture et la rivière Gninkpi. La carence en voies de transport entre le Ghana et le Dankpen est due, en partie, à la présence de l'Oti, un cours d'eau qui sert de barrière naturelle entre le Togo et le Ghana sur une longueur de 176 km (carte n°3).

Carte n°3 : L'hydrographie de la préfecture de Dankpen



Source : DGSCN 2012 (carte modifiée en 2014)

L'enclavement de la préfecture est d'autant plus réel qu'il est difficile pour les populations de Dankpen de visiter les marchés ghanéens en passant par la frontière. De même, l'inexistence de ponts sur ce cours d'eau gèle les flux commerciaux ghanéens vers le Togo. Les populations de la Région des Savanes n'ont pas de possibilités de fréquenter aisément les marchés du périmètre d'étude. Celles de Dankpen, pour aller dans la Région des Savanes sont obligées de faire de longs contournements occasionnant des frais supplémentaires de déplacements.

Sur le plan humain, au recensement général de la population de 1981, la préfecture de Dankpen comptait 49 932 habitants. En 2005, cette population était estimée à 74 000 d'individus. Au recensement de 2010, la population de Dankpen est évaluée à 130 723 habitants. Si l'on considère la densité moyenne régionale qui est de 67 habitants au km^2 en 2010, on s'aperçoit que la préfecture de Dankpen est faiblement peuplée (tableau n°1).

Tableau n°1 : Répartition par préfecture de la population de la Région de la Kara en 2010

Préfectures	Superficie	Population	Densité (hts /km²)
Kozah	1 075	225 259	209,8
Binah	480	70 054	145,9
Doufelgou	1 275	78 635	61,6
Assoli	900	51 491	57,2
Kéran	1 660	94 061	56,6
Dankpen	2 690	130 723	48,5
Bassar	3 620	119 717	33,1
Total	**11 700**	**769 940**	**67,0**

Source : DGSCN (2011)

Le tableau n°1 montre que le secteur d'étude est une zone à faible densité humaine. Cela est lié, selon 63 % des enquêtés, à l'état défectueux des routes. C'est une population essentiellement jeune car les moins de 20 ans représentent plus de 70 % des habitants (DGSCN, 2012). Cette population jeune est pourtant vouée à l'émigration. Les jeunes quittent la préfecture pour des raisons d'études ou pour jouir de meilleures conditions de vie. Les zones d'accueil sont les grandes villes du pays (Kara, Sokodé, Atakpamé, Lomé) et les pays de la sous-région tels que le Nigéria, le Ghana, la Côte d'Ivoire, le Bénin, le Burkina Faso. La préfecture de Dankpen, malgré les atouts naturels dont elle dispose est sous peuplée et souffre d'un déficit chronique en infrastructures de transport.

2.2. Les caractéristiques de l'enclavement

Le secteur des transports est caractérisé par une insuffisance et une précarité des infrastructures de circulation.

2.2.1. Des infrastructures routières insuffisantes et en mauvais état

Le réseau routier de la préfecture de Dankpen est constitué d'une route nationale, des routes secondaires et des routes tertiaires (tableau n°2).

Tableau n°2 : Typologie des routes de la préfecture de Dankpen

RNN°	Désignation	Longueur (km)
Routes nationales		
17	Kalanga-Guérin Kouka-Natchamba	91,0
Routes secondaires		
	Bapuré-Nawaré	13,0
	Namon-Koutière	10,0
	Bangeli-Bapuré-Kidjaboun	60,0
	Guérin Kouka-Kidjaboun	20,0
	Kabou-Natchitikpi	17,0
	Namon-Natchiboré	10,0
Routes tertiaires		
	Takpamba-Katchamba	15,0
	Namon-Bougabou	12,0
	Voiries urbaines	5,5

Source : Travaux Publiques (TP) de Kara et enquêtes de terrain (août 2012)

.

Selon le tableau n°2, le réseau routier de Dankpen comprend 91 km de routes nationales, 130 km de routes secondaires et 32,5 km de routes tertiaires, soit un total de 259,5 km de routes. Ces routes, comme l'indique le tableau n°3, sont en état défectueux.

Tableau n°3 : Etat des routes de la préfecture de Dankpen

RN N°	Désignation	Etat visuel
Routes nationales		
17	Kalanga-Guérin Kouka-Natchamba	Mauvais
Routes secondaires		
	Bapuré-Nawaré	Mauvais
	Namon-Koutière	Mauvais
	Bangeli-Bapuré-Kidjaboun	Très mauvais
	Guérin Kouka-Kidjaboun	Mauvais
	Kabou-Natchitikpi	Mauvais
	Namon-Natchiboré	Très mauvais
Routes tertiaires		
	Takpamba-Katchamba	Très mauvais

	Namon-Bougabou	Très mauvais
	Voiries urbaines	Mauvais

Source : Travaux Publiques (TP) de Kara et enquêtes de terrain (août 2012)

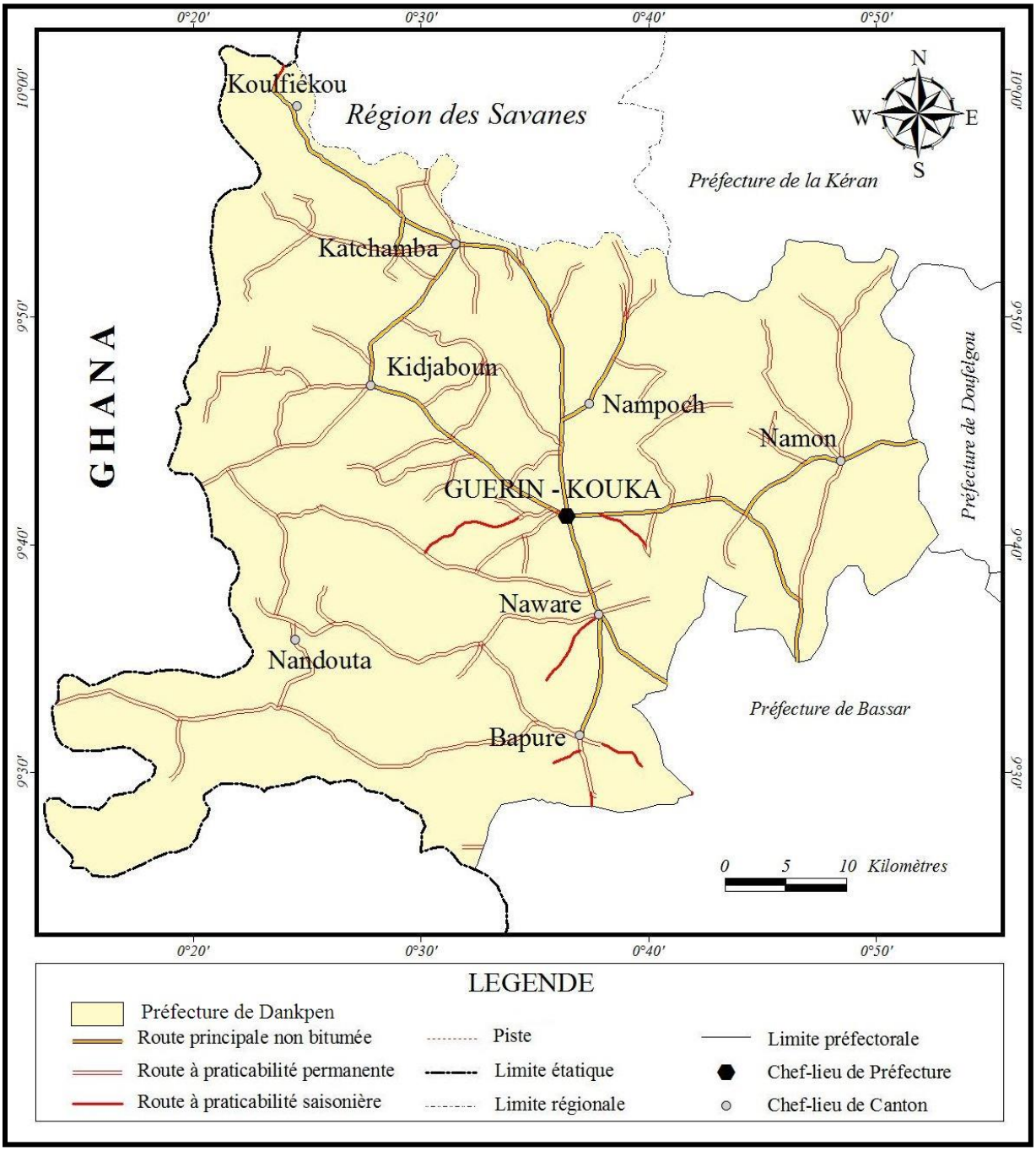
Outre la voie Kabou-Kouka en cours des travaux de bitumage, toutes les autres routes sont en terre et difficilement praticables surtout en saison des pluies. La route Kabou-Kouka, bien qu'offrant les meilleures conditions de praticabilité, présentent des faiblesses à plusieurs endroits. En effet, cet axe qui reste l'unique route à caractère national est très mal entretenu. Il est pointillé des nids de poules et des crevasses retenant des eaux de pluies comme le montre la photo n°1.

Photo n°1 : La route Kabou-Kouka en mauvais état dans le canton de Nawaré

Source : AGBAMARO M. (août 2012)

La photo n°1 montre des flaques d'eau et des crevasses qui empêchent le passage des véhicules. La préfecture de Dankpen est sous équipée en infrastructures de transport de qualité comme le montre la carte n°4.

Carte n°4 : Réseau routier de la préfecture de Dankpen

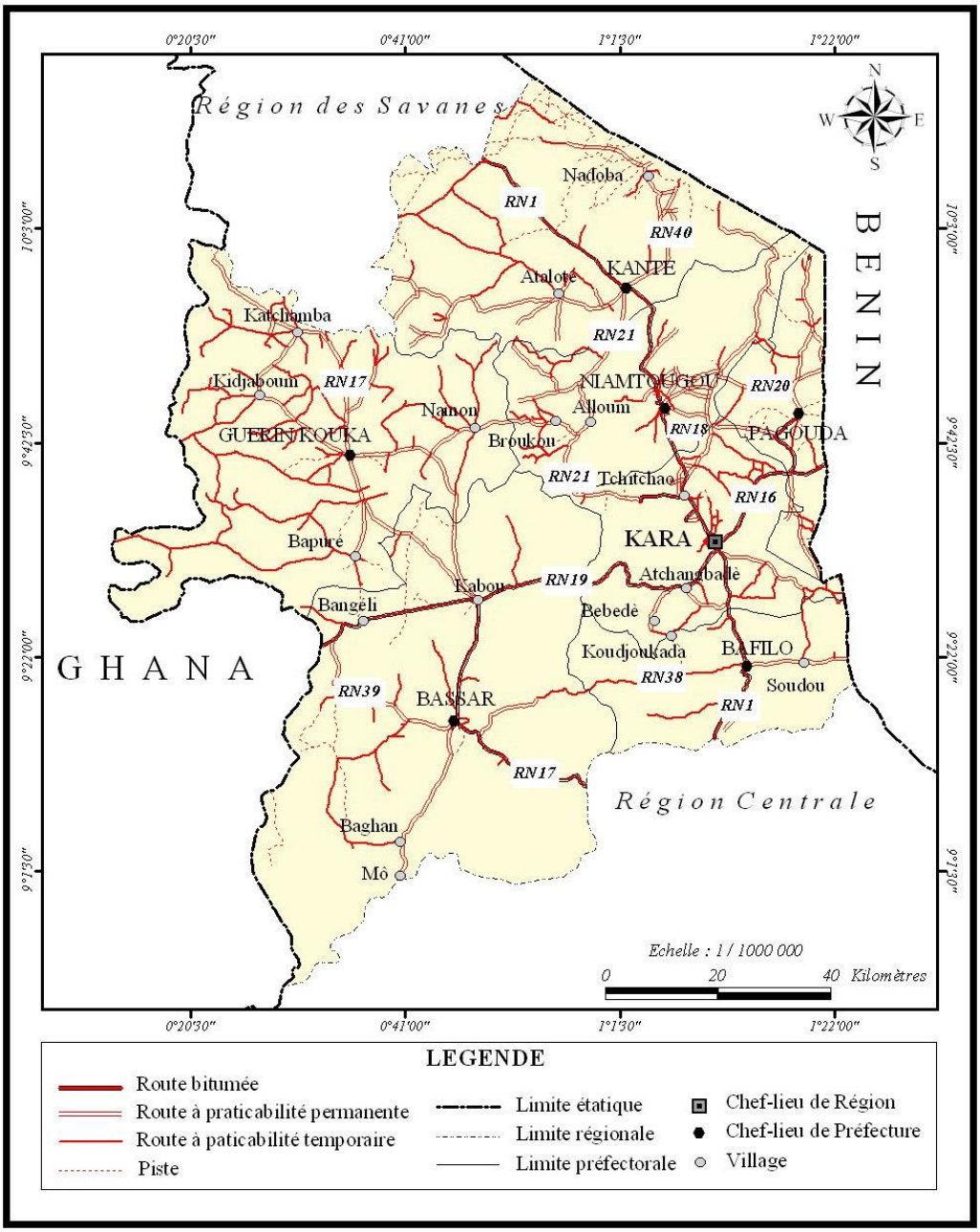


Source : DGSCN 2012, carte modifiée par AGBAMARO M. (2014)

Les cantons sont reliés entre eux par les routes à praticabilité permanente (routes secondaires). Quant aux villages et hameaux, ils sont reliés par des routes à praticabilité saisonnière (routes tertiaires ou pistes rurales). Ces routes qu'elles soient secondaires ou tertiaires sont construites en terre et donc difficilement praticables surtout en saison des pluies. La préfecture de

Dankpen, comme l'indique la carte n°5, est aussi éloignée des grands circuits de communication de la région.

Carte n°5 : Réseau routier de la Région de la Kara



Source : DGSCN 2012, carte modifiée par AGBAMARO M. (2014)

La carte n°5 montre qu'à l'exception de Dankpen, toutes les autres préfectures de la Région de la Kara sont desservies par une route bitumée. Cette préfecture qui présente plus d'atouts naturels à la mise en place des infrastructures routières par rapport aux autres, est pourtant la plus défavorisée (tableau n°4).

Tableau n° 4 : Densité des infrastructures de transport dans la Région de la Kara

Préfectures	Superficie en km²	Longueur des routes en km	Densité	Rang
Kozah	1 075	418,3	0,38	1er
Binah	480	166,4	0,34	2e
Assoli	900	180,4	0,20	3e
Kéran	1 660	285,7	0,17	4e
Doufelgou	1 275	209,0	0,16	5e
Bassar	3 620	512,8	0,14	6e
Dankpen	2 690	253,5	0,09	7e
Total	**11 700**	**2 026,1**	**0,17**	**-**

Source : DGTP[3] et enquêtes de terrain (septembre 2012)

L'analyse du tableau n°4 confirme le caractère hétérogène du réseau routier dans la Région de la Kara. Lorsqu'on considère le taux de recouvrement en infrastructures routières, la préfecture de Dankpen est la zone la plus défavorisée. Les modes de transport utilisés dans le Dankpen sont en mauvais état et insuffisants.

2.2.2. Des moyens de transport déficitaires et défectueux

L'un des caractères des infrastructures de transport de la zone d'étude est le déficit en véhicules. Les véhicules enregistrés par les syndicats à la gare routière de Guérin-Kouka sont au nombre de 17. Ce nombre insuffisant de véhicules par rapport à la demande est en mauvais état. 64,7 % du parc automobile sont délabrés. Ce sont en fait de vieux véhicules qui desservent le secteur d'étude comme l'indique la photo n°2.

Photo n°2 : Vue d'un véhicule vétuste dans le marché de Namon

Source : AGBAMARO M. (août 2012)

[3] Direction Générale des Travaux Publics.

Ces véhicules ne disposent pas de feux de signalisation et sont hors des services d'assurance et de visite technique. Roulant essentiellement sur de courtes distances, ces engins démarrent souvent avec l'apport physique livré par les apprentis. Outre ces problèmes de transport, les conducteurs d'engins éprouvent des difficultés de ravitaillement en carburant.

2.3. Les effets de l'enclavement dans le Dankpen

L'enclavement de Dankpen engendre des problèmes dans la commercialisation des produits pétroliers, agricoles et manufacturés.

2.3.1. Des difficultés de ravitaillement en carburant

La préfecture de Dankpen dispose de deux stations de services qui sont toutes situées au chef-lieu de préfecture. Les populations des autres cantons, pour avoir accès à ce carburant jugé de meilleure qualité, doivent parcourir des dizaines de kilomètres. Il y arrive souvent des ruptures de stock de carburant dans les stations de services. Ces ruptures interviennent surtout pendant la saison pluvieuse où les gros camions parviennent difficilement à joindre la ville de Guérin-Kouka. Il découle de cette situation, la vente généralisée du carburant illicite dans les localités de la zone d'étude. Nos enquêtes révèlent que le coût du carburant illicite est plus élevé que celui à la pompe. La vente du carburant illicite varie d'un canton à l'autre, mais reste toujours plus onéreux que le carburant officiel vendu à la pompe (540 F CFA au moment des enquêtes). A Koulfiékou, le litre est vendu à 800 F CFA, à Katchamba, le litre coûte 750 F CFA, à Nandouta, il est de 850 F CFA et 600 F CFA à Kouka.

2.3.2. Des problèmes commerciaux divers

Les producteurs agricoles, faute de routes carrossables, ont des problèmes de commercialisation de leurs produits. Les paysans se voient donc obligés de vendre à des prix dérisoires leurs produits agricoles (tableau n°5).

Tableau n° 5 : Prix en francs CFA des produits agricoles

Produits en bol de 2,5 kg	**Période de soudure**		**Période d'abondance**	
	Marché de Guérin-Kouka	Marché de Bassar	Marché de Guérin-Kouka	Marché de Bassar
Maïs	500	600	300	450
Haricot	1200	1500	800	1000
arachide	1500	2000	1200	1500
Mil	800	900	600	700
Sorgho	1000	1300	800	900
Riz paddy	1100	1200	900	1000

Source : Enquêtés de terrain (août 2012)

Que ce soit en période de soudure (mois de février à mai) ou d'abondance (mois d'août à décembre), les prix des différents produits agricoles sont plus élevés à Bassar (chef-lieu de la préfecture voisine) qu'à Guérin-Kouka. Les enquêtes de terrain révèlent que ces prix sont encore plus bas à Nandouta, à Nampoch et dans d'autres localités de la préfecture. Inversement, les produits manufacturés sont vendus plus chers dans la zone d'étude que dans les zones désenclavées (tableau n°6).

Tableau n°6 : Prix comparés des produits manufacturés de première nécessité sur les marchés de Kara et de Guérin-Kouka

Produits	**Marché de Guérin-Kouka**	**Marché régional de Kara**
	Prix en francs CFA	
Un paquet d'allumettes	150	100
Un litre d'huile	900	800
Un litre du pétrole lampant	600	500
Une paire de tapette	450	400
Un kilo de sel	600	400

Source : Enquêtes de terrain (août 2012)

Les prix des produits manufacturés dans le marché de Guérin-Kouka sont plus élevés que ceux fixés sur le marché régional de Bassar. Les commerçants tiennent compte des frais de transport pour fixer les prix de leurs marchandises.

L'enclavement de la préfecture de Dankpen a des effets négatifs sur les activités socio-économiques. Il entrave des activités agricoles, rend difficile la circulation des biens et des personnes et fragilise les échanges commerciaux entre les villes et les campagnes.

3. DISCUSSION

La question de l'inaccessibilité des zones rurales est préoccupante au Togo tout comme dans les autres pays sous développés. Cela crée des problèmes socio-économiques divers entraînant le ralentissement du processus de développement. Cette étude est un cas de figure des problèmes d'enclavement qui frappe la quasi-totalité des pays du Tiers-Monde et qui explique le retard de certains milieux ruraux. Elle aborde les facteurs et les effets inhérents à l'enclavement des zones agricoles de la préfecture de Dankpen.

MERLIN P. (1991), faisait entendre : *« le retard de l'Afrique subsaharienne sur les autres continents en matière agricole comme dans bien d'autres domaines est dû à son*

isolement ». L'éloignement est alors perçu comme un frein au processus de développement ou de croissance économique. Il serait absurde de s'intéresser à la question d'enclavement sans chercher les facteurs qui sous tendent ce phénomène.

Dans cette logique, il a été nécessaire de montrer la portée des cadres naturel et humain de la préfecture de Dankpen qui, à la lumière de cette étude, présentent des atouts importants. En effet, l'inaccessibilité de Dankpen est surprenante puisque cette préfecture est dotée des conditions physico-humaines globalement favorables : relief dominé de plaines, population essentiellement jeune. L'analyse détaillée de ses réalités physiques montre pourtant que le réseau hydrographique du secteur d'étude présente des obstacles à la mobilité des personnes et des biens. En ce sens, les échanges commerciaux entre la préfecture de Dankpen et le Ghana sont difficiles à cause du manque des ouvrages de franchissement sur la rivière Oti qui sert de frontière naturelle entre le Togo et le Ghana. La situation géographique de Dankpen à la limite de la frontière Togo-Ghana et surtout son éloignement par rapport aux grands axes de circulation (routes nationales revêtues) contribuent à maintenir cette préfecture dans l'état d'isolement. Mais lorsqu'on considère le cas de Koutougou, une localité de la Kéran située à la frontière Togo-Bénin, on constate que son enclavement tient aux réalités orographiques (chaîne d'Atakora) qui constituent une sorte de barrière naturelle entre ce milieu et le chef-lieu de préfecture (Kanté) dont il dépend (NOYOULEWA T. A., 2005). Dans ces conditions, les échanges commerciaux sont tournés vers le Bénin qui lui offre beaucoup d'opportunités de contact comme la présence de marchés et surtout d'une infrastructure routière de qualité. A ces obstacles naturels s'ajoute le tracé arbitraire des frontières coloniales perçues comme un inconvénient au développement des Etats africains. La délimitation des frontières d'Etat a cependant accéléré le processus de croissance économique de certaines villes ou localités comme le cas de Kétao au Togo et de Kassoua au Bénin (AGBAMARO M., 2005). Dans la plupart des cas, comme le révèle cette étude, les frontières d'Etat ont réduit la fréquence des échanges commerciaux entre les populations riveraines. Il est important de souligner que l'impuissance des gouvernements à briser ces obstacles d'inaccessibilité n'a pas été mentionnée dans cet article et pourrait faire l'objet des études ultérieures.

L'absence ou la précarité des infrastructures routières dans un milieu donné a des impacts négatifs sur ses populations. D'abord, il se pose des problèmes liés à la circulation des personnes et des biens qui se traduisent par la surcharge des véhicules. Ce phénomène constamment observé dans les milieux difficiles d'accès comme celui de Dankpen est source

d'accidents de circulation. Les conséquences induites de ces accidents de circulation sont les pertes en vies humaines et les dégâts matériels. Le problème le plus récurrent est le recul constaté sur le plan socio-économique de la préfecture.

En effet, les pratiques agricoles sont gelées dans le secteur d'étude par l'absence d'accès facile aux ouvriers et aux intrants agricoles. Les problèmes de commercialisation sont aussi très perceptibles dans cette zone enclavée. Les producteurs sont confrontés à tous les problèmes de conservation et de commercialisation de leurs produits agricoles et les bradent le plus souvent. La faible pénétration des produits de consommation dans la zone d'investigation entraîne la flambée exorbitante des prix sur des marchandises. L'essentiel du commerce est pratiqué par les colporteurs qui échappent à toute stratégie de contrôle administratif. Ces problèmes économiques vécus à Dankpen engendrent ceux inhérents à la vie socio-culturelle. Tout comme dans l'Akébou, une zone enclavée dans la Région des Plateaux au Togo (KOLA E., 2010), on assiste dans Dankpen à un phénomène pressant de l'émigration et de la déscolarisation des jeunes. L'inaccessibilité d'un milieu enclavé peut susciter un sentiment de frustration des populations concernées. Celles-ci trouvent que leur marginalisation est bien voulue et entretenue par les pouvoirs publics en place, et refusent dans bien des cas d'accomplir leurs devoirs civiques (ABOTCHI T., 1997).

La présente contribution reste donc nécessaire pour le fait qu'à travers une approche comparatiste, elle met en lumière les conditions de vie des personnes vivant dans des milieux enclavés. Plus précisément, l'étude analyse l'état des infrastructures de transport et les effets inhérents à l'inaccessibilité de la préfecture de Dankpen et surtout de ses zones de production agricole. Les populations de cette préfecture souffrent des problèmes sérieux de mobilité.

CONCLUSION

Le manque d'ouvrages de franchissement sur les cours d'eau (Oti et ses affluents) de la préfecture Dankpen et le mauvais état de ses infrastructures de transport sont les facteurs explicatifs de son enclavement. Les problèmes socio-économiques créés par cette situation sont divers. Les difficultés d'écoulement des produits agricoles et la flambée des prix sur les produits manufacturés contribuent à maintenir les populations de la préfecture de Dankpen dans une insécurité économique sans précédent.

Pour une véritable intégration socio-économique du secteur d'étude à l'ensemble régional, il est nécessaire d'envisager des aménagements routiers. Les efforts devraient être redoublés dans le sens de l'amélioration du réseau routier surtout en milieu rural où se pratiquent les

activités agricoles. La révision en baisse des prix sur le carburant et la multiplication des stations de services, pourrait permettre aux usagers de la route d'accéder plus facilement aux différents produits pétroliers. Cette mesure pourrait limiter le commerce illicite du carburant et ses conséquences indésirables. Les frais de dédouanement doivent être revus pour encourager les populations à se procurer un moyen de déplacement décent. Pour atteindre ces objectifs, les ONG, les partenaires économiques et les populations locales sont invités à conjuguer leurs efforts aux côtés de l'Etat pour un meilleur quadrillage de l'espace en réseau routier et pour un réel développement socio-économique des populations de la préfecture de Dankpen.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

ABOTCHI T., (1997) : Dynamisme économique et évolution du milieu rural dans l'Est de la Région des Plateaux au Togo. Thèse de Doctorat de Géographie Tropicale, Université Michel de Montaigne Bordeaux III, Bordeaux, 377 p.

AGBAMARO M., (2005) : La gare routière de Kétao : Etude géographique. Mémoire de Maîtrise de Géographie des Transports, Université de Lomé, Lomé, 120 p.

COMARIN E., (1987) : L'état du Tiers-Monde. Editions la Découverte, collection « l'Etat du Monde », Paris, 377 p.

KOLA E., (2010) : Enclavement et marginalité du pays Akébou dans l'Ouest de la Région des Plateaux au Togo. In : *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement,* N°2 ; Abidjan, pp. 26-39.

LOMBARD J., (2002) : Impasses et défis dans le transport routier. In : *La société sénégalaise entre le local et le global*, Karthala, Paris, pp. 109 - 169.

MERLIN P., (1991) : Espoir pour l'Afrique noire. Présence africaine, Paris, 96 p.

NOYOULEWA T. A., (2005) : Koutougou, un terroir Temberma enclavé dans la Kéran. Mémoire de Maîtrise de Géographie Rurale, Université de Lomé, Lomé, 128 p.

SEGBOR K., (1990) : Transport et développement au Togo. In : *Anales de l'Université du Bénin,* Séries lettres, Tome XI, Université du Bénin, Lomé, pp. 10- 103.

YATOMBO T., (1994) : Désenclavement et dynamique de l'espace rural de la région des Savanes : sous / secteur de Lotogou. Mémoire de Maîtrise de Géographie Rurale, Université du Bénin, Lomé, 188 p.