

Revue de géographie du Laboratoire Leïd

Dynamiques des territoires et développement



*N°26
Décembre
2021*

Leïdi ISSN 0851-2515

Université Gaston Berger - Sénégal



Revue de géographie du laboratoire Leïdi ISSN 0851-2515

« Dynamiques des territoires et développement »

Université Gaston Berger. BP 234 Saint-Louis du Sénégal

Courriel : revuedegeographie@ugb.edu.sn

Président d'honneur :

Pr Mamadou Moustapha SALL, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Ancien Président du CTS de LSH et Secrétaire général du CAMES

Rédacteur en chef :

Pr Cheikh Samba WADE : Université Gaston Berger de Saint-Louis (Sénégal)

Courriel : cheikh-samba.wade@ugb.edu.sn Tél +221 781823222

Secrétaire de rédaction :

Dr. Aliou NDAO : Université Gaston Berger de Saint-Louis (Sénégal)

Courriel : ndao.aliou@ugb.edu.sn , Tel : +221 77 7599636

1. Comité scientifique et de lecture

- Pr. Alphonse YAPI-DIAHOU ((Emérite, géographe), Université de Paris 8, Vincennes -Saint-Denis (France)
- Pr. Boubou Aldiouma SY (géographe), Université Gaston Berger de Saint-Louis (Sénégal)
- Pr. Cheikh Samba WADE, (géographe), Université Gaston Berger de Saint-Louis (Sénégal)
- Pr. Constant HOUNDÉNOU (Agro climatologie), Univ. Abomey-Calavi (Bénin)
- Pr. Edinam KOLA (géographe), Université de Lomé (Togo)
- Pr. Famagan-Oulé KONATÉ (Démographe, environnementaliste), Université de Bamako (Mali)
- Pr. Géraud MAGRIN (géographe), HDR Paris Panthéon Sorbonne (France)
- Pr. Ibrahima Bouzou MOUSSA (géographe), UAM (Niger)
- Pr. Mouhamadou Mawloud DIAKHATE (géographe), Université Gaston Berger de Saint-Louis (Sénégal)
- Pr. Moussa GIBIGAYE (géographe), Université Abomey-Calavi (Bénin)
- Pr. Oumar DIOP (géographe), Université Gaston Berger de Saint-Louis (Sénégal)
- Pr. Roméo FARINELLA (géographe), Université de Ferrera (Italie)
- Pr. Wilfried WISSIN (géographe), Université Abomey-Calavi (Bénin)
- Pr ALLA Della André (Géographe), Maître de Conférences. Institut de Géographie Tropicale (IGT) Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)
- Pr. Oumar SY (géographe), Maître de Conférences, Université Assane SECK, Ziguinchor (Sénégal)
- Dr Komi Selom KLASSOU Hydro climatologie et gestion des ressources en eau (Maître de Conférences), Université de Lomé (Togo).
- Dr. Ibrahima MBAYE (géographe), Maître de Conférences, Université Assane SECK, Ziguinchor (Sénégal)
- Dr. Tidiane SANE (géographe), Maître de Conférences, Université Assane SECK, Ziguinchor (Sénégal)



Revue de géographie du laboratoire Leïdi ISSN 0851-2515
« Dynamiques des territoires et développement »
Université Gaston Berger. BP 234 Saint-Louis du Sénégal
Courriel : revuedegeographie@ugb.edu.sn

2. Note et recommandations aux auteurs

La Revue de Géographie du Laboratoire Leïdi « Dynamiques des territoires et développement » (DTD) est fondée en 2000. Elle est éditée par l'Unité de Formation et de Recherche (UFR) de Lettres et Sciences Humaines (LSH) de l'Université Gaston Berger (UGB) de Saint-Louis. La RGLL est un espace de diffusion de travaux originaux de géographie qui relèvent du domaine des « Sciences de l'homme et de la société ». Elle 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.

2.1. 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 (keywords) au nombre de 5, le résumé en anglais (abstract). Le résumé synthétise la problématique, la méthodologie et les principaux résultats.

Le manuscrit doit respecter la structuration habituelle du texte scientifique : Introduction (Problématique ; Hypothèse comprise) ; 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 12 italique sans le gras)

2.2. 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 : **i.** annoncés, **ii.** Insérés, **iii.** 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).

3. Notes et références

- 3.1. 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.



Revue de géographie du laboratoire Leïdi ISSN 0851-2515

« Dynamiques des territoires et développement »

Université Gaston Berger. BP 234 Saint-Louis du Sénégal

Courriel : revuedegeographie@ugb.edu.sn

3.2. 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).

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

3.4. 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^{nde} éd.).

3.5. Les références bibliographiques sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur.
Exemples : Ne pas numéroter les références.

- ALBARELLO L., (2007), *Apprendre à chercher : l'acteur social et la recherche scientifique*, De Boeck, 3ème éd, 201 p
- ALISSOUTIN R. L., (2008), *Les défis du développement local au Sénégal*, CODESRIA, Dakar 189 p



Revue de géographie du laboratoire Leïdi ISSN 0851-2515

« Dynamiques des territoires et développement »

Université Gaston Berger. BP 234 Saint-Louis du Sénégal

Courriel : revuedegeographie@gmail.com

- ALOKO-N'GUESSAN J., DIALLO AMOTCHO H. K., (2010), *Villes et organisation de l'espace en Afrique*, Paris, Karthala, 221 p
- ALVERGNE C., (2008), *Le défi des territoires : comment dépasser les disparités spatiales en Afrique de l'Ouest et du centre*, Paris, Karthala-PDM, 259 p
- ANTHENAUME, B. et GIRAULT F (sous la direction), (2005), *Le territoire est mort- vive les territoires* IRD, Paris, 384 p.
- BELLINA S., MAGRO H., VILLEMEUR V., (2008), *La gouvernance démocratique, un nouveau paradigme pour le développement ?* Karthala, Paris, 583 p
- BOCQUER P. et TRAORÉ S., (2000), *Urbanisation et dynamique migratoire en Afrique de l'Ouest. La croissance urbaine en panne*, Harmattan villes et entreprises, Paris, 148 p.
- DIAKHATÉ M. M., (2011), *L'Aménagement du territoire au Sénégal : Principes, pratiques et devoirs pour le XXIe siècle*, NEA, Paris, 230 p.
- IGUÉ J., (1983), « L'officiel, le parallèle et le clandestin : commerce et intégration en Afrique de l'Ouest », in *politique Africaine*, n° 9, Karthala, p 29-51.
- KASSI I., (2010), « Espaces publics : enjeux sociaux d'appropriation de l'espace urbain à Abidjan », in *Villes et organisation de l'espace en Afrique* p 135-147
- PIERMAY J. et SARR C., (2007), *La ville Sénégalaise une invention aux frontières du monde*, Paris, Karthala, 243 p
- SECK A., (1965), « Les escales du fleuve Sénégal, in *Revue de géographie de l'Afrique Occidentale* », N° 1-2, p 71-118.
- WADE C. S., (2014), *Croissance urbaine, dynamique territoriale et gouvernance de la ville de Saint-Louis et de sa périphérie, la commune de Gandon*, Doctorat d'Etat de géographie, Université Gaston Berger de Saint-Louis, 448 p.

4. Nota bene

- 4.1. Le non-respect des normes éditoriales entraîne le rejet d'un projet d'article.
- 4.2. Tous les prénoms des auteurs doivent être entièrement écrits dans la bibliographie.
- 4.3. Pour la pagination des articles et chapitres d'ouvrage, écrire p. 2-45.
- 4.4. En cas de co-publication, citer tous les co-auteurs.
- 4.5. Eviter de faire des retraits au moment de débiter les paragraphes, observer plutôt un espace.
Pour les travaux en ligne ajouter l'adresse électronique (URL).

4.6. Plan : Introduction (Problématique, Hypothèse), Méthodologie (Approche), Résultats, Analyse des résultats, Discussion, Conclusion, Références Bibliographiques

Résumé : dans le résumé, l'auteur fera apparaître le contexte, l'objectif, faire une esquisse de la méthode et des résultats obtenus. Traduire le résumé en Anglais (**y compris le titre de l'article**)

Introduction : doit comporter un bon croquis de localisation du secteur de l'étude, etc.

Outils et méthodes : (Méthodologie), l'auteur expose uniquement ce qui est outils et méthodes.

Résultats : l'auteur expose ses résultats, qui sont issus de la méthodologie annoncée dans **Outils et méthodes** (pas les résultats d'autres chercheurs). L'Analyse des résultats traduit l'explication de la relation entre les différentes variables objet de l'article ; le point "R" présente le résultat issu de l'élaboration (traitement) de l'information sur les variables.



Revue de géographie du laboratoire Leïdi ISSN 0851-2515

« **Dynamiques des territoires et développement** »

Université Gaston Berger. BP 234 Saint-Louis du Sénégal

Courriel : revuedegeographieugb@gmail.com

Discussion : la discussion est placée avant la conclusion ; la conclusion devra alors être courte. Dans cette discussion, confronter les résultats de votre étude avec ceux des travaux antérieurs, pour dégager différences et similitudes, dans le sens d'une validation scientifique de vos résultats. La discussion est le lieu où le contributeur dit ce qu'il pense des résultats obtenus, il discute les résultats ; c'est une partie importante qui peut occuper jusqu'à plus deux pages. Les auteurs sont entièrement responsables du contenu de leurs contributions.

1. Conditions de publication

La Revue de Géographie du Laboratoire Leïdi reçoit en continu les contributions et paraît deux fois dans l'année : juillet et décembre. Les textes reçus sont soumis en double instruction e aveugle. Dans certains cas le recours à une troisième évaluation est indispensable et nécessaire avant acceptation. L'ordre de publication dépend du dépôt du texte, du retour de l'instruction, de la prise en charge des corrections et du respect de la ligne éditoriale de la revue et de son acceptation par les réviseurs.

2. Frais d'instruction et de publication

Des frais d'instruction et de publication de 30.000 F.CFA (45Euros) non remboursables sont fixés pour tout projet d'article.



SOMMAIRE

Analyse des sécheresses climatiques au cours des trente dernières années au Togo (Afrique de l'ouest).....	9
<i>Komi Selom KLASSOU</i>	
Vagues de chaleur et risques sanitaires dans les zones nord du Sénégal : analyse des facteurs de vulnérabilité et de résilience des populations.....	24
<i>CISSE B., SY I, NDIONE J. A, BARRY A, BA D, DIALLO S, NDAO B, DIENE A. N, DIOUF A. A, NDIAYE O, RASOLOFO P, JANICOT S et QUENSIERE J</i>	
Impacts de la mauvaise gestion des déchets ménagers sur l'environnement et la santé humaine dans la ville de N'djamena (Tchad)	37
<i>Naskida MBATBRAL, Guiguindibaye MADJIMBE, Model DJEMON et Robert MADJIGOTO</i>	
Facteurs socio-économiques et environnementaux du colonat agricole dans la commune de Ouesse au centre du Bénin	49
<i>Guy C. WOKOU</i>	
Impacts de l'hivernage 2018 sur les activités agricoles et les stratégies d'adaptation développés par les agro-pasteurs dans le Diéri et le Ferlo de la commune de Ouro Sidy (Sénégal)	65
<i>Awa Amadou SALL</i>	
Crise d'espace agricole et pauvreté rurale : défis et stratégies d'adaptation des ménages ruraux de la Région des Savanes au Nord-Togo.....	85
<i>Nayondjoa KONLANI</i>	
Femmes et activités de transformation des racines de manioc sur le plateau de Mbé au nord de Brazzaville (République du Congo)	102
<i>Damase NGOUMA</i>	
Limites et perspectives de la situation du service d'eau potable dans les communes au sud de Kaffrine.....	118
<i>Mamadou FALL, Awa NIAN, Coura KANE, Alioune KANE et Alioune BA</i>	
Les espaces verts à Dakar : Héritages, trajectoires et actualités d'un aménagement paysager urbain	128
<i>Sidia Diaouma BADIANE, Diatou THIAW et Mamoudou DEME</i>	
Projets d'aménagement et mutations territoriales au Sénégal : cas de l'aéroport international Blaise Diagne dans la commune de Diass	147
<i>Mohamadou Mountaga DIALLO et Mame Cheikh NGOM</i>	
Les réformes territoriales au Sénégal, entre ambiguïté et représentation des perceptions : la situation de la commune de Ross Béthio dans la phase dite « Acte2 » de la décentralisation	163
<i>Ibou NDAO</i>	

Les déterminants des risques d'accidents de circulation des taxi-motos dans la ville de Kara au nord Togo 179

Koku AVOUGLA, Mayébinasso AGBAMARO, Komla EDOH et Sélom Komlan NOUSSOUKPOE

Typologie et rôles socioéconomiques des voies de transport dans un espace transfrontalier : exemple du secteur transfrontalier d'Aplahoue (sud ouest du Bénin)

..... 195

Komi D. FOLLY, Sylvain A. VISSOH et Bola A. MALOMON



TYPOLOGIE ET ROLES SOCIOECONOMIQUES DES VOIES DE TRANSPORT DANS UN ESPACE TRANSFRONTALIER : EXEMPLE DU SECTEUR TRANSFRONTALIER D'APLAHOUE (SUD OUEST DU BENIN)

Komi D. FOLLY, Ecole Doctorale Pluridisciplinaire "Espaces, Cultures et Développement", Université d'Abomey-Calavi (Bénin)

Sylvain A. VISSOH, Laboratoire d'Etudes des Dynamiques Urbaines et Régionales (LEDUR), Université d'Abomey-Calavi (Bénin)

Bola A. MALOMON, Ecole Doctorale Pluridisciplinaire "Espaces, Cultures et Développement", Université d'Abomey-Calavi (Bénin)

Résumé

La présente recherche vise à classer les voies de transport d'un espace transfrontalier que partagent le Bénin et le Togo (secteur d'Aplahoué) et à analyser leur rôle dans le développement socioéconomique dans cet espace où la frontière inter-Etats vient partager la Commune d'Aplahoué et la Préfecture du Moyen-Mono.

La méthodologie adoptée a associé la recherche documentaire, les observations directes sur le terrain, les questionnaires et les entretiens auprès de 122 personnes. Les données obtenues ont été traitées et les résultats ont été analysés suivant le modèle SWOT.

Les résultats montrent qu'il existe dans le secteur deux types de voies : les voies routières et fluviales. Les routes font 494,6 km dont 9,6 % bitumées, 9,90 % non-revêtues et 80,49 % de pistes. La voie d'eau est possible grâce au fleuve Mono sur 15,6 km. Ces voies assurent l'essentiel des échanges dans le secteur. Aussi, sont-elles organisées autour d'un réseau de 16 marchés dont les plus importants sont ceux d'Azové, Kissamey et Kpékplémé. Sur le plan économique, les voies permettent à la Commune d'Aplahoué d'enregistrer une moyenne annuelle de 338.341.821 F CFA soit 81,15 % des ressources propres. Les communes du Moyen-Mono 1 et 2 ont mobilisé respectivement en 2020 pour leur première année d'expérience en décentralisation 22.747.259 F CFA (82,73 % du budget) et 6.815.842 F CFA (69,90 % du budget). Toutefois, la dégradation des voies en terre et le manque d'entretien des pistes surtout pendant la saison des pluies sont sources de beaucoup de difficultés pour les usagers.

Mots clés : *Secteur transfrontalier d'Aplahoué, frontière, voies de transport, développement socioéconomique*

Abstract

The present research aims to classify the ways of transport of a trans-border space that share Benin and Togo (sector of Aplahoué) and to analyze their role in the socio-economic development in this space where the interstates border comes to share the Township of Aplahoué and the Prefecture of the Moyen-Mono.

The methodology adopted associated the documentary research, the direct observations on the land, the questionnaires and the interviews by 122 people. The gotten data have been treated and the results have been analyzed according to the SWOT model.

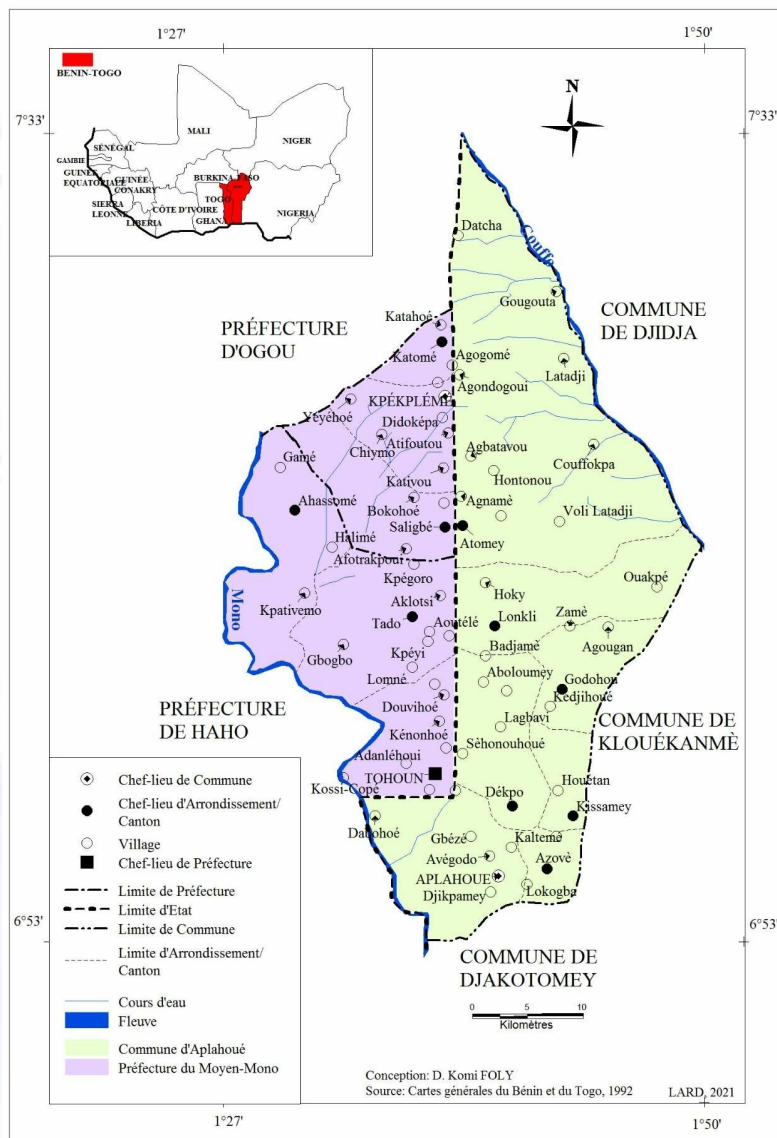
The results show that two types of ways exist in the sector: the road and fluvial ways. The roads make 494.6 km of which 9.6% tarred, 9.90% non-tarred and 80.49% of tracks. The way of water is possible thanks to the Mono stream on 15.6 km. These ways assure the essential of the exchanges in the sector. Also, they are organized around a network of 16 markets of which most important are those of Azové, Kissamey and Kpékplémé. On the economic plan the ways allow the Township of Aplahoué to record a yearly average of 338.341.821 F CFA is 81.15% of the clean resources. The townships of the Means - Mono 1 and 2 mobilized respectively in 2020 for their first year of experience in decentralization 22,747,259 F CFA (82.73% of the budget) and 6,815,842 F CFA (69.90% of the budget). However, the deterioration of the ways in earth and the maintenance lack of the tracks especially during the season of rains are sources of a lot of difficulties for the users.

Keywords: *Trans-border sector of Aplahoué, border, ways of transport, socio-economic development*

Introduction

Le secteur transfrontalier d'Aplahoué prend en compte la Commune d'Aplahoué (Bénin) et les communes (Moyen-Mono 1 et Moyen-Mono 2) de la Préfecture du Moyen-Mono (Togo). Il est situé entre 6°48' et 7°33' de latitude nord et 1°24' et 1°54' de longitude est avec une superficie de 1 522 km². Cette superficie se répartit comme suit : 915 km² pour Aplahoué et 607 km² pour la Préfecture du Moyen-Mono (avec 422 km² pour la Commune du Moyen-Mono 1 et 185 km² pour celle du Moyen-Mono 2). Au Bénin, il est limité au nord-est par la Commune de Djidja, à l'est par la Commune de Klouékanmey et au sud par la Commune de Djakotomey. Au Togo, il est limité au nord-ouest par la Préfecture d'Ogou, à l'ouest par la Préfecture du Haho avec le fleuve Mono qui sert de limite naturelle. (MAIRIE D'APLAHOUE, 2004, p. 17, C.A. AGBON, 2015, p. 25 et K. D. FOLY, 2015, p. 16). La figure 01 présente la situation géographique du secteur transfrontalier d'Aplahoué.

Figure 01 : Situation géographique du secteur transfrontalier d'Aplahoué



Source : Cartes générales du Bénin et du Togo, 1992

La figure 01 présente la situation géographique et la composition administrative du secteur transfrontalier d'Aplahoué. Sur le plan administratif, la Commune d'Aplahoué est subdivisée en sept (07) arrondissements (Aplahoué, Atomey, Azové, Dékpo, Godohou, Kissamey et Lonkly) tandis que la Préfecture du Moyen-Mono compte six (06) cantons. Les cantons de Tohoun, Tado et Ahassomé se localisent au nord de la préfecture dans la Commune du Moyen-Mono 1 et ceux de Kpékplémé, Saligbé et Katomé au sud dans la Commune du Moyen-Mono 2.

En reprenant l'assertion « la route du développement passe par le développement de la route », R. K. OURA (2015, p. 1) affirme que *la route précède le développement*. Pour lui, les voies de transport sont essentielles dans le développement des territoires. Depuis les indépendances, les Etats d'Afrique ne cessent de s'investir dans la réalisation d'infrastructures de transport sur leurs territoires. Selon A. NOUKPO (2016, p. 61), c'est la même situation au Bénin où « en 2012, le réseau routier national comporte 2 212 km de routes bitumées (contre 1 838 km en 2007) et 3 733 km de routes en terre dont 2 651 km de routes nouvellement classées ; le réseau des pistes rurales (25 000 km de pistes rurales dont seulement le tiers a connu un début d'aménagement) est encore insuffisant. »

Les espaces transfrontaliers ont un mode d'organisation particulier qui résulte de leur position. « Les régions de frontière sont des portions d'un territoire national dont la vie économique et sociale est directement influencée par la proximité d'une frontière internationale » (A. VIGANI, 2011, p. 97). Dans le secteur transfrontalier d'Aplahoué, le réseau routier détermine les types de marchés et des fonctions de transport. C'est dans cet ordre d'idée que E. J. FOFIRI NZOSSIE, L. TEMPLE et J. P. NDAME, (2011, p. 16) affirment que :

L'enclavement de certains espaces de production est susceptible d'orienter prioritairement la trajectoire commerciale vers l'exportation en raison d'une plus grande accessibilité des marchés transfrontaliers.

Le présent travail, consacré à la typologie et au rôle socioéconomique des voies de transport dans un espace transfrontalier, part de l'exemple du secteur transfrontalier d'Aplahoué (sud-ouest du Bénin) et se propose de répondre aux préoccupations suivantes :

- quels sont les types de voies de transport qui existent dans le secteur transfrontalier d'Aplahoué ?
- quel est le rôle socioéconomique de ces voies dans le développement du secteur ? et,
- que faire pour améliorer la qualité des transports dans ce secteur ?

A ces questions de recherche, des hypothèses de recherche ont été formulées et se présentent comme suit :

- les routes, les pistes et la voie fluviale sont les types de voies de transport qui existent dans le secteur transfrontalier d'Aplahoué,
- les voies de transport sont capitales pour la vie économique et sociale dans le secteur transfrontalier d'Aplahoué et,
- l'entretien régulier des voies de communication permettra d'améliorer la qualité des transports dans la Commune d'Aplahoué.

Les objectifs de la présente recherche sont :

- identifier les types de voies de transport qui existent dans le secteur transfrontalier d'Aplahoué,
- analyser le rôle socioéconomique des voies de transport dans le secteur et,
- proposer des mesures pour l'amélioration de la qualité des transports dans le secteur.

Outils et méthodes

Nature des données collectées

Les données utilisées dans le cadre du présent travail sont qualitatives et quantitatives. Elles sont relatives aux caractéristiques (longueur, état de praticabilité) des voies de transport du secteur transfrontalier d'Aplahoué. Elles prennent également en compte les données socioéconomiques notamment les acteurs qui utilisent les voies de transport dans le secteur, les difficultés qu'ils rencontrent et les solutions qu'on peut y apporter.

Techniques, matériels et outils de collecte des données

Le matériel utilisé dans le cadre du présent travail est constitué d'un appareil de photographie pour la prise des vues ayant servi pour les illustrations et d'un GPS (Global Positioning System) pour la prise des coordonnées géographiques des infrastructures routières et marchandes du secteur d'étude.

Les enquêtes ont été organisées en deux étapes. La première a porté sur l'observation directe qui a permis de recenser les voies de transport du secteur d'étude et d'apprécier leur état de praticabilité. Au cours de cette étape, des photos ont été prises pour illustrer le présent travail. La deuxième étape a consisté à faire des entretiens avec des usagers et autorités à savoir les maires d'Aplahoué, du Moyen-Mono 1 et du Moyen-Mono 2, et cinq (05) responsables syndicaux des transporteurs à Azové, à Kissamey à Tohoun et à Kpékplémé, trois (03) chefs d'arrondissement, deux (02) chefs de canton, trois (03) agents communaux notamment les responsables chargés des affaires économiques et financières des trois mairies et 106 transporteurs. A cette étape, il a été utilisé un guide d'entretien pour les autorités et un questionnaire pour le reste des acteurs. Au total, 122 personnes ont été interrogées.

Traitement des données collectées et analyse des résultats

Les fiches d'enquête (guides d'entretien, questionnaires et grilles d'observation) ont été examinées dans un premier temps pour vérifier l'exactitude des données enregistrées. Puis, il a été procédé à une codification des données collectées et à quelques calculs tels que :

Les recettes moyennes mensuelles (R_m) que réalisent les transporteurs :

$$R_m = \frac{1}{t} \sum_{i=1}^t r_i$$

Avec R_m , la recette moyenne mensuelle d'une catégorie de transporteurs et t le nombre de transporteurs considérés.

Le profit moyen réalisé par les acteurs privés :

$$B_m = \frac{1}{n} (\sum_{i=1}^n R_i - \sum_{i=1}^n D_i)$$

Avec R_i , la recette moyenne mensuelle d'un acteur i ; D_i la moyenne des dépenses de cet acteur i et n le nombre d'acteurs considérés.

En ce qui concerne la classification des routes, il a été utilisé celle qui est établie par le décret N° 2001-092 du 20 février 2001 portant classement des voies d'intérêt économique, touristique ou stratégique (au Bénin) et le Décret N° 68-55/CAB/PR/MTP/DGTP du 20 août 1968 portant classement des voies en République du Togo. A ces classements, il a été ajouté une classification suivant l'usage qui est fait des voies de transport par les acteurs des transports.

Les résultats issus de ce traitement ont été présentés sous forme de tableaux ou de figures à l'aide des logiciels Excel 2013 et ArcGIS 10.3 pour les cartes. Le modèle d'analyse utilisé est le SWOT ou FFOM (Forces, Faiblesses, Opportunités et Menaces).

Résultats et analyse

Typologie des voies de communication dans l'espace transfrontalier d'Aplahoué

Les voies de transport du secteur transfrontalier d'Aplahoué sont classées suivant deux critères : le type et l'usage des voies.

Les voies de communication selon leur type dans le secteur transfrontalier d'Aplahoué

Les voies de transport occupent une place importante dans le système économique du secteur transfrontalier d'Aplahoué. Les types de voies dans cette commune sont les voies routière et celle fluviale.

- Les voies routières

Le secteur transfrontalier d'Aplahoué dispose d'un tissu routier disparate. La classification diffère d'un territoire à l'autre. Dans la classification du Bénin, les types de voies routières qui existent dans la Commune d'Aplahoué sont : la route nationale inter-Etats (RNIE), la route nationale (RN) et les routes communales (pistes). Au Moyen-Mono, on enregistre la route nationale revêtue et les pistes ordinaires. Le tableau 01 fait le point du réseau routier du secteur transfrontalier d'Aplahoué.

Tableau 01 : Point des voies routières du secteur transfrontalier d'Aplahoué

Territoire	Type de voies	Linéaire en km
Aplahoué	Routes Nationales Inter-Etats	26
	Routes Nationales	55,5
	Routes communales (Pistes)	259,4
Moyen-Mono	Routes Nationales revêtues	15
	Pistes ordinaires	138,7
Total		494,6

Source : Mairie d'Aplahoué, juillet 2020 et Préfecture du Moyen-Mono, Avril 2021

Le tableau 01 présente les voies routières de communication du secteur transfrontalier d'Aplahoué. On enregistre un linéaire total de 494,6 km de routes avec 340,9 km à Aplahoué et 153,7 km au Moyen-Mono. Ces routes peuvent être regroupées en trois catégories à savoir :

routes inter-Etats, routes nationales et les pistes. Au nombre des routes inter-Etats et les routes nationales il y en a qui sont bitumées et les autres non-bitumées. Les routes bitumées sont la RNIE4 (26 km), la N6 (15 km), la RN2 (3 km) et la RN2bis (3,5 km) qui font au total un linéaire de 47,5 km (9,6 % de l'ensemble des routes du secteur). Le secteur est peu doté de routes bitumées avec 31 mètres au km². La planche 01 présente une vue partielle de voies bitumées du secteur transfrontalier d'Aplahoué.

Planche 01 : Vue partielle de la RNIE4 à la sortie ouest d'Aplahoué (1.1) et la N6 à Adanléhoui (Tohoun) (1.2)



Prise de vues : D. K. FOLY, avril 2021

La planche 01 présente une vue partielle de deux routes bitumées aux mêmes caractéristiques dans le secteur : la RNIE4 (1.1) et la N6 (1.2). La RNIE4 traverse la Commune d'Aplahoué dans sa partie méridionale en reliant celle-ci à l'ouest à la République du Togo (au poste de contrôle de Hounsahoué) et à l'est à la Commune de Klouékanmey (à Avéganmey) en passant par les arrondissements d'Azové et de Kissamey. Quant à la N6 (1.2), elle est raccordée à la RNIE4 et est la seule route bitumée de la Préfecture du Moyen-Mono. La N6 est la principale voie de la préfecture qui permet à cette dernière de communiquer avec le reste de la Région des plateaux du Togo. La RNIE4 et la N6 sont utilisées par les transporteurs pour les échanges entre le Bénin et le Togo dans le secteur transfrontalier d'Aplahoué malgré que la dénomination de route inter-Etats n'existe pas dans la classification de la République du Togo.

Dans le secteur transfrontalier, les routes non-bitumées sont diversifiées. Il y a des routes en terre et des pistes de desserte. Les routes en terre sont constituées de la RN34 et la RN35 qui font au total un linéaire de 49 km (toutes dans la Commune d'Aplahoué) soit 9,90 % du total des voies. La planche 02 présente deux portions de ces routes nationales.

Planche 02 : La RN34 à la sortie nord de Lonkly (2.1) et la RN35 à Avétumey (2.2)



Prise de vues : D. K. FOLY, janvier 2020

La planche 02 montre deux séquences de routes nationales : la RN34, Aplahoué-Agodogou à la sortie nord de Lonkly (2.1) et la RN35, Azové-Bétoumey (2.2). Elles sont carrossables et de praticabilité permanente. Ce sont des routes nationales non-bitumées qui relient les localités du sud à celles du nord de la Commune d'Aplahoué. La RN34 traverse la commune en longeant la ligne frontière du nord au sud.

Les pistes constituent la grande partie du réseau routier du secteur transfrontalier car leur longueur totale est de 398,1 km soit 80,49 % du total. Elles sont des axes routiers qui relient les villages et les hameaux entre eux et aux chefs-lieux des arrondissements ou de cantons. Elles jouent un rôle important dans les échanges à l'intérieur du secteur. Les pistes sont caractérisées par une petite largeur de leur chaussée qui varie entre trois (03) et quatre (04) mètres. Elles sont dégradées, surtout en saison des pluies. La planche 03 illustre deux de ces pistes.

Planche 03 : La piste Kissamey-Godohou à la sortie nord de Houétan (3.1) et la piste Tohoun-Kpékplémé à Kativou (3.2)



Prise de vues : D. K. FOLY, janvier 2020

La planche 03 présente les pistes Kissamey-Godohou à la sortie nord de Houétan (3.1) et Tohoun-Kpékplémé à Kativou (3.2). La piste Tohoun-Kpékplémé est la plus longue (50 km) des routes de la Préfecture du Moyen-Mono. Du nord au sud, elle traverse cette préfecture et longe la ligne frontière que le Togo partage avec le Bénin dans le secteur. Grâce à cette piste, les déplacements entre les deux communes de la préfecture sont possibles.

Dans le secteur transfrontalier d'Aplahoué, il existe une autre catégorie de voie de transport : c'est la voie fluviale.

- La voie fluviale

La voie d'eau dans le secteur est possible grâce au fleuve Mono. Ce dernier sert de frontière entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué sur 15,6 km. Le fleuve n'étant pas navigable sur toute sa longueur, il est plutôt utilisé pour passer d'une rive à l'autre : de la Commune d'Aplahoué (Bénin) à la Préfecture du Haho (Togo) et inversement sur une largeur moyenne de 200 mètres. Les lignes de passage sur le fleuve Mono sont au nombre de deux : les points de passages de Ahossanou à Dabohoué et de Djossoussanou à Kpélizi qui sont tous dans l'Arrondissement d'Aplahoué (planche 04).

Planche 04 : Vue partielle de l'embarcadère de Ahossanou (4.1) et de l'axe de passage fluvial de Djossoussanou (4.2)



Prise de vues : D. K. FOLY, avril 2018

La planche 04 présente une vue partielle des embarcadères de la Commune d'Aplahoué. La photo (4.1) présente l'embarcadère de Ahossanou et la photo (4.2) celui de Djossoussanou. Ces embarcadères sont fréquentés par des usagers qui effectuent des transports entre le Bénin et le Togo dans le secteur. Le transport ici est donc inter-Etats. A ces embarcadères, on observe une rupture de charge. Les transports effectués sur les pistes qui conduisent à ces embarcadères sont relayés par des piroguiers. Ces derniers constituent des transporteurs intermédiaires entre les deux territoires au travers de la frontière.

Les voies de transport du secteur transfrontalier d'Aplahoué et les besoins de mobilité

Les voies de transport du secteur transfrontalier d'Aplahoué sont utilisées pour de différents besoins. Les principaux sont : besoins de productions et de collecte agricoles, besoins d'accès aux marchés et besoins d'échanges inter-Etats. En effet, les activités agricoles, marchandes et d'importation/exportation sont menées dans le secteur transfrontalier suivant la typologie des voies.

Pour des besoins de production et de collecte des produits agricoles, certaines routes sont utilisées. Ces voies se localisent au centre et au nord du secteur transfrontalier. Elles se composent des pistes et la RN35. Elles forment un réseau lâche et discontinu surtout dans la partie centrale et dans les périphéries nord-est et nord-ouest du secteur. Ces voies sont très sollicitées par les paysans pour les travaux agricoles et également par les commerçants pour la collecte des produits agricoles. Elles s'organisent autour des villages d'Atomey, d'Agodogoui, de Lonkly, de Godohou et de Dékpo (dans la Commune d'Aplahoué) d'une part, et les cantons de Kpékplémé, Saligbé, Ahassomé, Katomé et de Tado (dans la Préfecture du Moyen-Mono) d'autre part.

Le besoin d'accéder aux marchés pour l'écoulement des produits détermine l'usage de certaines voies. Ces voies constituent un réseau un peu dense surtout dans la partie méridionale du secteur. Ces voies se composent de routes revêtues (RNIE4, RN2, RN2 bis et la N6) qui en sont les principales. Elles favorisent l'accès aux marchés notamment ceux d'Azové, de Kissamey et de Tohoun. Elles sont aussi empruntées par les populations à des fins administratives (accès

aux services administratifs départementaux, déconcentrés et locaux). Ce sont des voies sur lesquelles les trafics sont plus réguliers et contrôlés par des agents de la douane et de la police.

Pour des besoins d'échanges inter-Etats entre les deux territoires (Aplahoué et le Moyen-Mono), des voies de transport sont utilisées : il s'agit des voies routières inter-Etats. Celles-ci se subdivisent en deux classes à savoir les routes inter-Etats officielles et les routes inter-Etats non officielles (les pistes de la contrebande). A travers ces voies, plusieurs échanges sont effectués entre les deux territoires. Les voies officielles sont la RNIE4 et N6. A Hounsahoué où ces voies se raccordent, il est installé un poste de contrôle. Ce poste est composé des agents de la police, de la douane et de la santé.

Les circuits informels sont constitués de l'ensemble des voies qui relient la Commune d'Aplahoué à la Préfecture du Moyen-Mono. Ces passages doivent leur existence à l'installation des populations des villages et hameaux qui sont proches de la ligne frontière. Ainsi, les transporteurs profitent des ouvertures qui sont créées entre ces localités et leurs voisines. Sur la ligne frontière dans le secteur transfrontalier, il existe autant de points de passage que de villages ou hameaux proches de celle-ci. Le tableau 02 présente les localités voisines par rapport à la ligne frontière.

Tableau 01 : Localités voisines par rapport à la ligne frontière

N° d'ordre	Villages ou hameaux voisins		Distance par rapport à la ligne frontière en mètre (m)
	Aplahoué	Moyen-Mono	
1	Agodougou	Agogomé	0
2	Agodougou	Kpékplémé	1 000
3	Agnanmè	Avédjèmè	1 000
4	Agnanmè	Doloumè	600
5	Atomey	Saligbé	500
6	Hoky	Dékadé	1 500
7	Hoky	Akloti	1 500
8	Chialahoué	Kpéyi	3 000
9	Badjamè	Vodjèmè	1 000
10	Aboloumè	Douvihoué	2 000
11	Séhonouhoué	Wagba	700
12	Séhonouhoué	Kénonhoué	3 000
13	Hontonou	Tohoun	2 500

Source : Travaux de terrain, juillet 2020

Le tableau 02 fait le point des localités de la Commune d'Aplahoué voisines de celles de la Préfecture du Moyen-Mono par rapport à la ligne frontière. Il montre que plusieurs points de passage informels entre le Togo et le Bénin existent dans le secteur transfrontalier d'Aplahoué. Ces points de passage sont au nombre de treize (13). Certains de ces villages et hameaux permettent d'accéder à plusieurs autres localités du Togo. Il s'agit des localités d'Agodougou, d'Agnanmè, de Hoky et de Séhonouhoué. La moyenne des distances entre deux villages voisins est 1 407,7 mètres. Le minimum des distances est observé à Agodougou où des habitations sont

sur la ligne frontière. Ces habitations sont construites de sorte qu'il n'est pas remarqué une démarcation entre le Bénin et le Togo. Ce sont des habitations groupées dont la disposition ne tient pas compte de la ligne frontière (planche 05).

Planche 01 : Vues partielles du point de passage d'Agodogoui

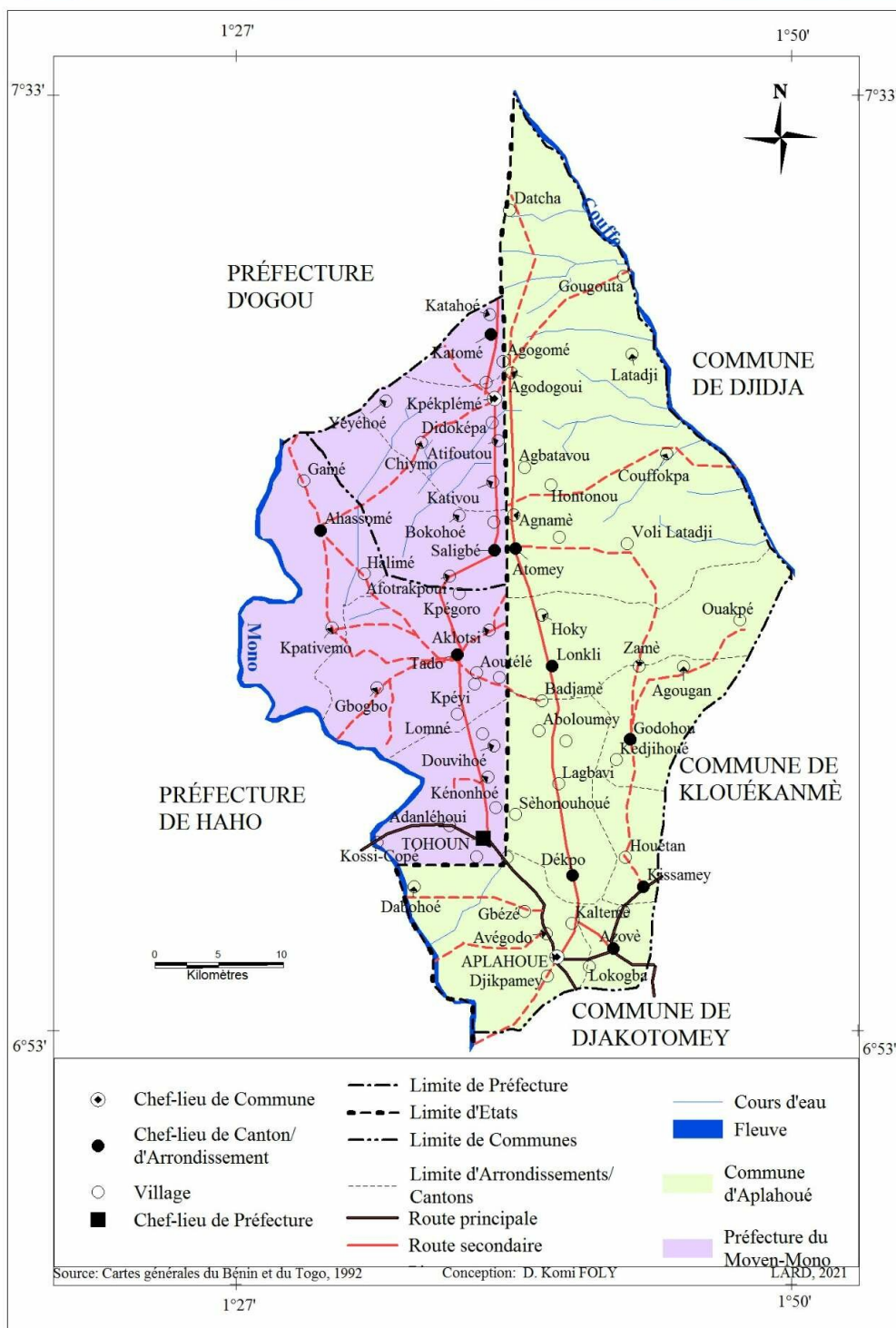


Prise de vue : D. K. FOLY, avril 2021

La planche 05 montre des vues partielles des villages d'Agogomé au Moyen-Mono (5.1) et d'Agodogoui à Aplahoué (5.2). Il s'agit de deux villages groupés. On y observe des habitations qui sont très proches de la borne frontière (5.2). Une telle disposition rend difficiles les contrôles et permettent aux transporteurs d'en échapper. Ces transporteurs adoptent des habitudes stratégiques qui permettent de passer d'un territoire à l'autre sans être contrôlés. C'est le cas de la photo (5.1) où des sacs de charbons de bois sont regroupés à proximité de la borne frontière prêts à être chargés par des transporteurs pour le ravitaillement des principaux marchés de la Commune d'Aplahoué. Pour éviter une telle situation qui n'est pas de nature à maîtriser les activités de transport entre les deux pays, le Bénin a élaboré la loi N° 2017-15 modifiant et complétant la loi N° 2013-01 du 14 août 2013 portant code foncier et domanial en République du Bénin. Cette loi prévoit une zone de sécurité frontalière en son titre V-bis. En effet la zone de sécurité frontalière est composée de deux bandes à savoir la bande de haute sécurité frontalière et la bande de sécurité frontalière large respectivement de 200 mètres et de 2 000 mètres (article 7 nouveau). Par ailleurs, il est prévu selon l'article que la bande de haute sécurité frontalière doit être exempte de toute occupation privée. La mise en application de ces dispositions permettra d'avoir une bande frontalière qui faciliterait la maîtrise des échanges qui s'effectuent entre le Bénin et ses voisins en général et dans le secteur transfrontalier d'Aplahoué. Cependant, elle perturbera le vivre-ensemble des populations qui dans l'histoire ne se voyaient pas comme étant des populations différentes.

La voie d'eau dans la commune fait partie des voies d'échanges informelles entre les deux Etats. Elle est utilisée au même titre que les voies d'échanges inter-Etats informelles. Quand bien même elle est empruntée par la population agricole, les contrebandiers l'utilisent pour passer leurs produits sur l'un quelconque des deux territoires (le Bénin ou le Togo). La figure 02 fait le point du réseau routier du secteur transfrontalier d'Aplahoué.

Figure 02 : Les voies de transport du secteur transfrontalier d'Aplahoué



Source : Cartes générales du Bénin et du Togo, 1992 et enquêtes de terrain, avril 2021

La figure 02 présente le réseau routier du secteur. Elle permet de dire que les voies bitumées se localisent au sud du secteur transfrontalier d'Aplahoué. Quant aux routes non-revêtues, elles sont plus localisées au centre et au nord. Ainsi, les localités situées au centre et au nord du secteur sont moins dotées d'infrastructures routières de qualité pour leur mobilité. Par ailleurs, la frontière ne constitue pas un frein pour les voies de transport. Des routes se prolongent sur le territoire voisin. C'est le cas de la RNIE4 et la N6 et la piste Agodogoui-Agogomé. La frontière

entre les deux territoires ne constitue pas une barrière mais un lieu de contact et d'échanges. Ce sont donc des voies qui permettent aux populations d'entretenir leurs relations socioculturelles malgré l'existence de la frontière. Les Etats se retrouvent dans une gouvernance de territoires frontaliers où une complicité existe déjà entre les populations voisines.

Rôle socioéconomique des voies de transport dans le secteur transfrontalier d'Aplahou

Les voies du secteur transfrontalier d'Aplahoué et accès aux marchés

Les voies de transport du secteur transfrontalier d'Aplahoué constituent un réseau de connexion entre les marchés du secteur. Ces voies déterminent deux pôles qui sont le pôle nord organisé autour du marché de Kpékplémé et le pôle sud qui s'articule autour du binôme de marchés d'Azové et de Kissamey. Le marché de Kpékplémé est alimenté par d'autres marchés plus petits que lui qui se situent dans l'aire de son rayonnement. Il s'agit des marchés de collecte de produits agricoles d'Agodogoui, Latadji, Hoky, Atomey et saligbé. Quant au deuxième pôle, le plus grand, il est constitué des marchés d'Azové et de Kissamey. Les marchés qui lui sont satellites sont Lagbavé, Dékpo, Kédjihoué, Godohou, Tohoun et Tado. La liaison entre les marchés est possible grâce aux voies de transport dont dispose le secteur.

Contribution des voies de communication aux recettes des collectivités locales

Grâce aux voies de transport, des échanges sont effectués. Pour la maîtrise de ces échanges, les collectivités locale du Bénin (Commune d'Aplahoué) et du Togo (communes du Moyen-Mono 1 et du Moyen Mono 2) ont mis en place des dispositifs de contrôle et de collecte de taxes. Ainsi, elles font des recettes qui varient d'une année à une autre.

Sur une période décennale (de 2008 à 2017), les recettes réalisées par la Mairie d'Aplahoué font une moyenne de 338.341.821 F CFA soit 81,15 % des fonds propres de la mairie. Au Togo, pour le compte de l'année 2020 (la première année d'exercice budgétaire dans l'expérience de la décentralisation), les recettes annuelles font 22.747.259 F CFA (soit 82,73 % du budget total réalisé) pour la Commune du Moyen-Mono 1 et 6.815.842 F CFA (soit 69,90 % du budget total réalisé) pour la Commune du Moyen-Mono 2.

Cette dépendance des caisses des collectivités locales vis-à-vis des taxes collectées sur les voies de transport montre que les voies de transport dans le secteur transfrontalier sont vitales pour l'économie. A l'instar des collectivités locales, les acteurs privés, les transporteurs, tirent également profit.

Contribution des voies de communication dans la réalisation des recettes des particuliers

Les transporteurs sont des principaux utilisateurs des voies de transport. Ceux-ci utilisent les voies pour des fins économiques. Ils se chargent du transport des produits agricoles et manufacturés en échange entre les marchés locaux. Les transporteurs se subdivisent en trois classes. Ainsi, on a les conducteurs de taxi-moto, les conducteurs de véhicule légers (voitures, camionnettes bâchées, fourgonnettes et tricycles), les conducteurs de véhicules gros-porteurs et les passeurs ou piroguiers. Ces acteurs font des profits selon leur moyen de transport (tableau 03).

Tableau 03 : Estimation des profits réalisés par les transporteurs

Moyen de transport	Recettes moyennes par mois (en FCFA)	Profit moyen réalisé par mois (en FCFA)
Taxi-Moto	80 000	50 000
Véhicule léger	200 000	40 000
Gros-porteur	500 000	50 000
Pirogue	136 050	96 050

Source : Enquêtes de terrain, juillet 2020

Le tableau 03 renseigne sur les recettes et profits effectués par les transporteurs. Les conducteurs de taxi-moto réalisent en moyenne un profit de 50 000 F CFA représentant 62,5 % des recettes du mois. Quant aux conducteurs de véhicules légers, leur profit est de 40 000 F CFA soit 20 % des recettes. S'ils sont eux-mêmes propriétaires, le profit est plus important. Les conducteurs de véhicules gros-porteurs font 50 000 F CFA de revenu soit 10 % des recettes réalisées pour le propriétaire du véhicule. Les passeurs ou piroguiers font également une réalisation importante de recettes et de profit. La moyenne mensuelle de leurs recettes fait 136 050 F CFA avec un profit de 70,6 % soit 96 050 F CFA.

Parmi tous les transporteurs, les passeurs et les conducteurs de taxi-moto sont ceux qui réalisent un pourcentage élevé de revenu. Ceci s'explique par le fait qu'ils arrivent à franchir la frontière entre le Bénin et le Togo avec aisance. Avec les motos, ils parviennent à emprunter les voies de communication inter-Etats informelles pour le commerce de la contrebande et, les passeurs bénéficient de la largesse des systèmes de contrôle.

A partir de ces réalisations, les voies de transport sont essentielles pour la vie économique et sociale des transporteurs.

Discussion et conclusion

Le secteur transfrontalier d'Aplahoué enregistre deux types de voies de transport : la voie routière et la voie fluviale. La voie fluviale reste embryonnaire et ne saurait connaître une évolution compte tenu de la présence d'affleurements rocheux dans le fleuve Mono qui ne permettent pas une navigation sur toute la longueur du fleuve. La voie routière comporte les routes bitumées, non-bitumées et les pistes. Différents usages sont faits de ces voies. Il s'agit de l'usage pour des fins agricoles, l'usage pour l'accès aux marchés et aux services administratifs et l'usage pour des échanges inter-Etats. Ces voies de transport sont source d'emploi pour la population qui fait des profits sur les transports au même titre que les collectivités locales.

Dans le secteur, la frontière ne constitue pas un frein pour les voies de transport. Ces dernières ont souvent de prolongement sur le territoire voisin. Une telle réalité est de nature à rapprocher les populations voisines dans un vivre-ensemble que les Etats ont de difficulté à maîtriser.

Toutefois, le secteur transfrontalier d'Aplahoué souffre de l'insuffisance de routes bitumées en linéaire et de la dégradation des pistes. Ainsi, l'asphaltage des RN34, RN35 et la piste Tohoun-Kpékplémé et l'entretien régulier des pistes seraient d'un grand concours pour le développement socioéconomique des communes.

Les résultats du présent travail sur la typologie et le rôle des voies de transport dans le secteur transfrontalier d'Aplahoué, sont identiques à ceux de plusieurs travaux de recherche effectués dans d'autres espaces transfrontaliers. Ainsi E. J. FOFIRI NZOSSIE, L. TEMPLE et J. P. NDAME (2011, p. 16) montrent que :

La structure du réseau routier oriente le développement territorial et intègre certaines localités dans le commerce régional, en même temps qu'elle en marginalise d'autres dont la contribution à l'économie serait hautement significative. Cette situation est susceptible d'impacter les disponibilités alimentaires régionales et par conséquent la sécurité alimentaire. Le réseau routier conditionne le transport transfrontalier quand l'espace en question est proche d'un autre Etat.

Leurs résultats mettent ainsi en évidence le rôle structurant des infrastructures routières dans l'organisation et le fonctionnement des marchés du Nord-Cameroun. Les résultats de B. FRITSCH (2001, p. 351) corroborent également ceux du présent travail. Cet auteur trouve que « le réseau routier national est un facteur déterminant des disparités de production et de productivité des secteurs marchands ». Autrement, le réseau routier structure le territoire dans son fonctionnement. Quant au rôle socioéconomique des voies de communication, il montre que le réseau national contribue, en règle générale, significativement à la croissance du PIB marchand : « toutes choses égales par ailleurs, plus les dotations routières et autoroutières sont importantes, plus le PIB marchand est élevé ». Ces résultats sont appuyés par ceux de K. SENEH (2012, p. 129). Pour cet auteur, « l'infrastructure de transport est un indicateur important pour le développement socioéconomique ». Il trouve également que « les voies de communication favorisent l'intégration régionale quand elles desservent des localités transfrontalières ». Les résultats de P. KPEMOUA (2016, p. 20) de son travail consacré à l'analyse de l'impact des infrastructures de transport sur la croissance économique du Togo vont dans le même sens. Pour ce dernier : « il existe une corrélation positive à long terme entre le PIB réel par travailleur, le stock de capital par travailleur et les infrastructures de transport. »

Références bibliographiques

AGBON Cyriaque Apollinaire, (2015), *Cartographie prospective des dynamiques de l'espace frontalier Aplahoué (Bénin)-Tohoun (Togo)*, Thèse de Doctorat, Abomey-Calavi, UAC, 190 p.

AGOSSOU Noukpo, (2016), *Fondamentaux de Géographie du Bénin*. Editions Populaires Africaines, Porto-Novo, 69 p.

FOFIRI NZOSSIE Eric Joël, TEMPLE Ludovic et NDAME Joseph Pierre, (2011), *Impact des infrastructures routières dans la structuration et le fonctionnement des espaces marchands au Nord-Cameroun*. 5èmes journées de recherches en sciences sociales, 08 & 09 décembre 2011 – Dijon, France, INRA SFER CIRAD, 18 p.

FOLY Komi Déroté, (2015), *Rôle des voies de communication dans le développement socio-économique de la Commune d'Aplahoué*, Mémoire de Maîtrise en Géographie, Abomey-Calavi, FLASH/UAC, 86 p.

FOLY Komi Déroté, (2019), *Echanges entre le Bénin et le Togo dans le secteur d'Aplahoué : enjeux et défis*, Mémoire de Master II recherche, Abomey-Calavi, EDP-ECD/UAC, 121 p.

FRITSCH Bernard, (2001), « Les effets du réseau routier national sur le développement économique départemental en France : une approche modélisée, in Actes de colloque des Quatrièmes rencontres de Théo Quant, 11-12 février 1999, PUFC, pp 341-352

KPEMOUA Palakiyèm, (2016), « Analyse de l'impact des infrastructures de transport sur la croissance économique du Togo », HAL-01389698, 24 p.

MAIRIE D'APLAHOUE, (2004), *Plan de développement communal, Guide d'actions pour le quinquennat 2005-2009*, Aplahoué, 172 p.

PEREZ Sandra, (1999), *Analyse spatiale des régions frontalières et des effets de frontière : application aux espaces frontaliers Franco espagnols du Pays Basque et de la Catalogne, et à l'espace franco-italien des Alpes-du-Sud*, Thèse de doctorat en Géographie, Université de Nice-Sophia-Antipolis, 241 p.

RÉPUBLIQUE DU BÉNIN, (2017), *Loi N° 2017-15 modifiant et complétant la loi N° 2013-01 du 14 août 2013 portant code foncier et domanial en République du Benin*, Porto-Novo, 30 p.

RÉPUBLIQUE DU BÉNIN, *Décret N° 2001-092 du 20 février 2001 portant classement des voies d'intérêt économique, touristique ou stratégique.*

RÉPUBLIQUE DU TOGO, *Décret N° 68-55/CAB/PR/MTP/DGTP du 20 août 1968 portant classement des voies en en République du Togo.*

SENEH Khadijetou, (2012), *Système territorial et développement : impact de la route Nouakchott Nouadhibou sur le Parc National du Banc d'Arguin*, Thèse de doctorat en Géographie, Université du Havre, 314 p.

VIGANI Aurelio, (2011), « Transports, frontière et développement territorial de la Regio Insubrica, in *Géo-Regards* », N° 4, p 95-111