

## TRANSPORTS ET ÉCHANGES COMMERCIAUX DANS LE DANYI : UNE PRÉFECTURE À ACCÈS DIFFICILE AU SUD-OUEST DE LA RÉGION DES PLATEAUX AU TOGO

**Komi Bouwèdéo KAMAZINA**

Université de Kara, Togo

[kamazinakomi96@gmail.com](mailto:kamazinakomi96@gmail.com)

&

**Mayébinasso AGBAMARO**

Université de Kara, Togo

[agbamaro@yahoo.fr](mailto:agbamaro@yahoo.fr)\*

&

**Damitonou NANOINI**

Université de Kara, Togo

[nanoini2011@yahoo.fr](mailto:nanoini2011@yahoo.fr)

**Résumé:** Dotée d'un relief accidenté et d'un réseau routier précaire, la préfecture de Danyi est confrontée aux problèmes de mobilité et de développement socio-économique. Cet article montre les facteurs qui entravent l'accès à la préfecture de Danyi et analyse les effets de ce phénomène sur les échanges commerciaux. La méthodologie de recherche adoptée table sur la recherche documentaire, l'observation directe, les enquêtes de terrains et le traitement des données collectées. Les enquêtes ont concerné 100 chefs de ménages, 120 commerçants, 15 automobilistes et 26 conducteurs de taxis-motos. Les résultats révèlent que les problèmes d'accessibilité à la préfecture de Danyi, ont d'énormes répercussions sur la mobilité et les échanges commerciaux. Tandis que 74 % des chefs de ménage souffrent des problèmes de commercialisation de leurs produits agricoles, 93% des commerçants évoquent la question de l'exorbité des frais de transport. Respectivement, 87% des automobilistes et 69% des conducteurs de taxis-motos considèrent le mauvais état des routes comme l'un des handicaps majeurs de leurs métiers. Tous les enquêtés trouvent que l'aménagement du réseau routier de la zone d'étude est nécessaire pour un transport fluide et pour des relations commerciales équilibrées.

**Mots clés :** Accessibilité, région accidentée, échanges commerciaux, Préfecture de Danyi (Togo)

## TRANSPORT AND TRADE IN THE DANYI: A PREFECTURE WITH DIFFICULT ACCESS TO THE SOUTH-WEST OF THE PLATEAU REGION IN TOGO

**Abstract:** Endowed with rugged terrain and a precarious road network, Danyi prefecture faces mobility and socio-economic development problems. This article shows the factors that hinder access to Danyi prefecture and analyzes the effects of this phenomenon on trade. The research methodology adopted relies on documentary research, direct observation, field surveys and the processing of the data collected. The surveys involved 100 heads of households, 120 shopkeepers, 15 motorists and 26 motorcycle taxi drivers. The results reveal that the problems of accessibility to the prefecture of Danyi, have enormous repercussions on mobility and commercial exchanges. While 74% of household heads suffer from problems marketing their agricultural products, 93% of traders raise the issue of exorbitant transport costs. Respectively, 87% of motorists and 69% of motorcycle taxi drivers consider the poor state of the roads as one of the major handicaps of their jobs. All respondents find that the development of the road network in the study area is necessary for fluid transport and for balanced trade relations.

**Keywords:** Accessibility, rugged region, trade, Danyi Prefecture (Togo)

## Introduction

Les transports organisent la vie socio-économique et donnent vie à l'environnement naturel et humain d'un milieu. Ils permettent l'expansion des échanges, étendent les activités de production et contribuent à la création des richesses (M. Agbamaro, 2015, p. 2). Ils permettent aux agriculteurs d'investir davantage, d'augmenter leur production et de vendre leurs produits au niveau national et international. Le manque d'infrastructures et moyens de transport dans un espace géographique constitue une entrave pour l'épanouissement socio-économique des populations.

En Afrique au sud du Sahara, les mobilités sont déterminées à plus de 90% par la route. Mais ce mode de transport terrestre est loin d'être à la hauteur des besoins des déplacements des populations (J. Lombard et O. Ninot, 2020, p. 133) et même des marchandises. Dans l'espace de l'Union économique et monétaire ouest africaine (UEMOA), « le réseau routier est constitué de 62% des routes en terre et plus de 70% de pistes rurales ». Les routes en terre y sont à 54% en mauvais état, à 29% dans un état moyen et seulement à 17% en bon état. Dans cette région subsaharienne, la précarité du réseau routier apparaît comme un verrou au développement socio-économique (I. Dandonougbo, 2010, p.121).

Au Togo, l'une des contraintes majeures au développement socio-économique est l'insuffisance et la mauvaise qualité des infrastructures routières (D. Nanoini, 2011, p.157). En effet, le réseau routier togolais est de 11 777 km dont 2 101 km de routes nationales revêtues et 1 473 km de voiries urbaines. Le reste du réseau est formé de 1 294 km de routes nationales non revêtues et de 6 802 km de pistes rurales. Les chiffres montrent la prépondérance des pistes rurales qui sont à 60% en mauvais état (Banque mondiale, 2020, p. 18).

Dans la région des Plateaux, le réseau routier long de 4 041,9 km (39,2% du réseau routier togolais), est constitué essentiellement de pistes rurales (81,9%). Plus de 80% de routes sont en mauvais état caractérisées par des nids de poule et des crevasses (I. Dandonougbo, 2010, p. 249). En saison des pluies, les pistes rurales sont impraticables et il se pose avec acuité des problèmes d'accessibilité aux infrastructures socio-collectives surtout en zones rurales. Parmi les zones les plus affectées par ce phénomène figure la préfecture de Danyi où les activités économiques sont en berne.

En effet, la préfecture de Danyi à cause de son relief de montagnes et du mauvais état de son réseau routier est faiblement connectée au reste de la région des Plateaux. Les populations sont enfermées sur elles et éprouvent des difficultés pour écouler leurs produits agricoles. L'accès aux marchés ruraux est contraignant obstruant ainsi la pénétration des produits manufacturés. À partir de ce constat, se dégage une question importante: comment les contraintes d'accessibilité de la préfecture de Danyi impactent-elles sur les activités commerciales? L'objectif général de cette étude est d'analyser les problèmes commerciaux engendrés par les difficultés d'accès de la préfecture de Danyi. Cette recherche s'articule autour des points suivants : la

présentation de la zone d'étude et de son état d'enclavement, la méthodologie de travail, l'analyse des résultats et la discussion.

## 1. Zone d'étude et méthodologie de collecte des données

### 1.1. Présentation du milieu d'étude

La préfecture de Danyi est située au sud-ouest de la région des Plateaux au Togo. Elle est distante de 181km de Lomé, 45 km de Kpalimé, 81km d'Atakpamé et 27 km d'Adéta. Elle s'étend sur une superficie de 387 km<sup>2</sup> avec une population de 51 494 habitants au recensement de 2022 soit une densité de 133,05 hbts/km<sup>2</sup>. Elle se localise entre 7°07' et 7°13' de latitude Nord, et 0°36' et 0°40' de longitude Est (carte 1).



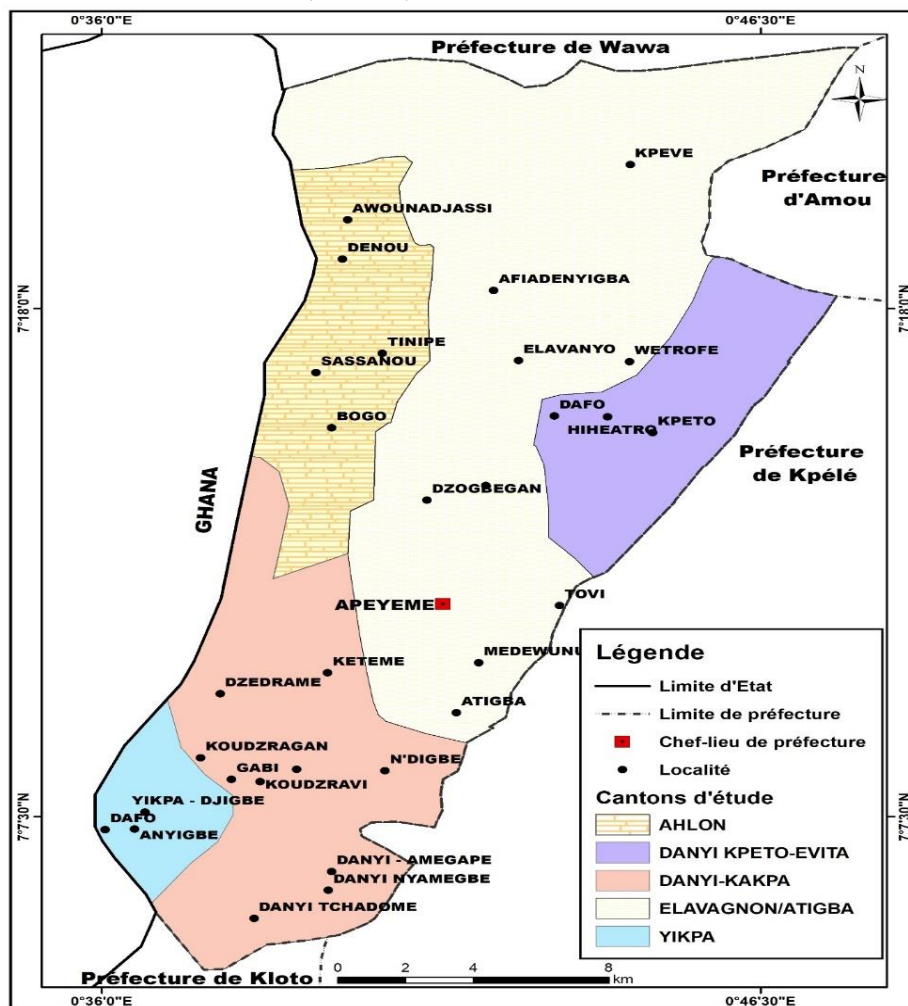
Source : Institut Géographique National et Travaux de terrain, 2023

Carte 1: Préfecture de Danyi

La préfecture de Danyi est l'une des 12 préfectures qui composent la région des Plateaux. Elle est limitée au nord par la préfecture de Wawa, au sud par la préfecture de Kloto, à l'ouest par le Ghana, à l'est par les préfectures de Kpélé et d'Amou. Son économie est principalement dominée sur les cultures de rente notamment le café et le cacao. Les échanges commerciaux basés essentiellement sur l'écoulement des produits agricoles et le ravitaillement des produits manufacturés sont faibles du fait des problèmes d'accessibilité.

## 1.2. Méthodologie de collecte des données

La méthodologie de recherche adoptée se repose sur la recherche documentaire, les enquêtes de terrain et le traitement des données. Les mémoires, articles et thèses ont été consultés à la bibliothèque centrale de l'Université de Kara et celle du Département de Géographie afin de collecter les données liées aux transports, aux questions de mobilité et d'enclavement. Nous avons également consulté des ouvrages à la Direction régionale des travaux publics d'Atakpamé où nous avons accédé aux données chiffrées sur les infrastructures routières de la région des Plateaux et plus précisément de la préfecture de Danyi. La webographie a été utile dans la collecte des données secondaires. Les enquêtes de terrain et l'observation directe se sont déroulées du 20 au 24 août 2022 soit 5 jours. Le questionnaire a été administré dans les 5 cantons qui composent la zone d'étude (carte 2).



Source : Institut Géographique National et Travaux de terrain, 2023

Carte 2 : Localités d'enquête

Le caractère accidenté de toute la préfecture de Danyi a motivé la prise en compte de tous les cantons. Toutefois, ces cantons d'enquête sont à des degrés d'accessibilité différents. Tandis que Danyi-Elévanyon, chef-lieu de préfecture est relativement desservi par les services de transports, les autres localités sont d'accès difficile du fait de la dégradation des infrastructures de transport.

L'effectif des chefs de ménage est extrait des données démographiques du 5<sup>e</sup> recensement général de la population et de l'habitat de 2022.

Tableau I : Population par canton de la Préfecture de Danyi en 2022

Cantons d'enquête	Population en 2022
Danyi Atikpa Elavanyon	27770
Danyi-Kakpa	10967
Yikpa	1767
Ahlon	6438
Danyi Kpéto-Evita	4552
Total	51494

Source : INSEED, 2022, et enquête de terrain, 2023

Pour avoir les données sur le nombre de chefs de ménage, nous sommes partis du postulat du nombre moyen d'individus par ménage qui est de 6 selon les investigations de terrain. Le tableau 3 affiche la répartition des chefs de ménage par canton de la zone d'étude. En fonction de la logistique disponible, un taux de sondage de 2% a été appliqué. Le tableau II indique la répartition des chefs de ménage enquêtés.

Tableau II : Répartition des chefs de ménage enquêtés par canton

Cantons d'enquête	Chefs de ménage en 2022	Chefs de ménage enquêtés
Danyi Atikpa Elavanyon	4628	92
Danyi-Kakpa	1827	36
Yikpa	294	5
Ahlon	1073	21
Danyi Kpéto-Evita	758	15
Total	8580	169

Source : RGP INSEED, 2022, et enquête de terrain, 2023

Les séances d'entretiens ont concerné le Secrétaire Général de la mairie de Danyi 1 et le Maire de Danyi 2, les délégués des conducteurs de taxi-motos et d'automobiles de la préfecture.

Les commerçants sont 120 à être enquêtés au hasard dans les marchés des chefs-lieux de canton. Le 1/3 des commerçants enquêtés a concerné le marché préfectoral d'Elavanyon. Le reste a été réparti équitablement dans les autres marchés (Danyi-Kakpa, Yikpa, Ahlon et Kpéto-Evita).

Pour les conducteurs de véhicules, la gare routière d'Elavanyon a suffi pour avoir les informations nécessaires. Tout se comprend aisément lorsqu'on sait que les véhicules qui fréquentent Elavanyon sont pratiquement les mêmes à desservir les autres localités de la préfecture. Selon les syndicats de conducteurs, ils sont 26 conducteurs de véhicules à fréquenter les marchés de la zone d'étude. Nous avons pu distribuer notre questionnaire à 20 conducteurs. Ceux qui ont réagi à ce questionnaire

sont au nombre de 15 occupant une proportion de 75%. L'effectif des conducteurs de taxis-motos enquêtés est fonction de leur accessibilité et surtout de leur disponibilité. De façon aléatoire, nous avons pu enquêter au jour d'animation de marché 10 conducteurs de taxi-motos à Elavanyon, 5 à Danyi- Kakpa, 3 à Yikpa, 4 à Ahlon et 4 aussi à Kpéto-Evita. Au total, l'enquête a couvert 330 individus repartis en 169 chefs de ménage, 120 commerçants, 15 conducteurs de véhicules et 26 conducteurs de taxis-motos.

Les données ont été traitées par le logiciel SPSS 25. Les graphiques et les tableaux sont réalisés grâce au Word et au tableur Excel. Les figures cartographiques ont été réalisées avec l'Arc GIS 3.10.11. Cette méthodologie adoptée nous a permis de ressortir les résultats essentiels.

## **2. Les résultats**

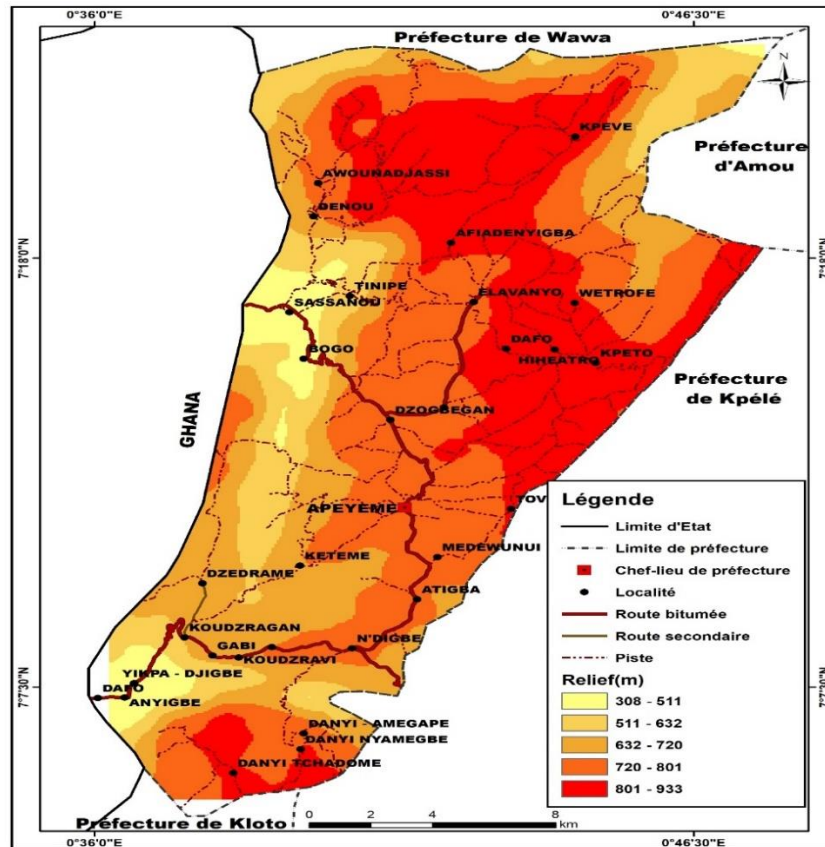
Les problèmes d'accessibilité à la préfecture de Danyi et leurs effets sur le commerce constituent les principaux résultats obtenus.

### ***2.1. Les contraintes d'accessibilité à la préfecture de Danyi : un phénomène aux facteurs multiples***

Plusieurs déterminants rentrent en jeu pour expliquer les problèmes d'accès à la préfecture de Danyi.

#### ***2.1.1. De contraignants éléments orographiques et pétrographiques pour le tracé des routes***

La préfecture de Danyi est située dans le massif des Fétiches, un sous ensemble de la chaîne de l'Atakora qui prend en écharpe le pays avec une orientation SSO-NNE. Les altitudes varient entre 700 et 900 m. Elle est communément appelée plateau de Danyi à cause des plateaux et des montagnes qui influencent son site d'implantation (carte 3).



Source : Institut Géographique National et Travaux de terrain, 2023

Carte 3 : Topographie de la préfecture de Danyi

Les unités topographiques marquantes identifiées sont entre autres le mont Dzogadzèto (972m), et le mont Elva à Ahlon-Dénou (950m). Ces modelés sont défavorables à la mise en place du réseau routier à Danyi. D’abord, il revient très onéreux de tracer les routes dans les montagnes et ensuite les routes construites sur les versants à pentes fortes sont plus exposées aux conquêtes érosives. C’est l’exemple de la route nationale Adéta-Danyi Apéyéme qui traverse le massif des Fétiches et ses sous unités avec par endroit des pentes raides. Cette situation enclenche des contournements des zones trop accidentées. C’est le cas de la route Sassanou- Tinipé (photo1) qui est dix fois plus long par rapport à la distance linéaire (vol d’oiseau).



Source : Image satellitaire

Photo 1 : La route Sassanou-Tinipé vue par satellite

Les routes ne sont jamais directes ou du moins rectilignes à cause des fortes pentes. Elles décrivent des sinuosités périlleuses et prennent souvent les formes de méandres rallongeant des distances de parcours.

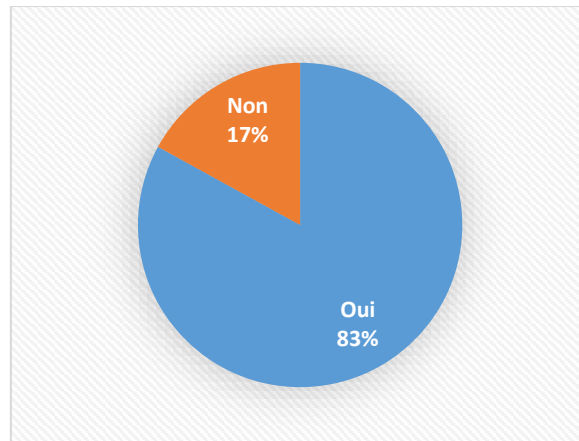
#### 2.1.2. Les barrières hydro-floristiques de l'enclavement de la préfecture de Danyi

Le réseau hydrographique de la préfecture de Danyi est dense et très ramifié. Même si ces cours d'eau ne sont pas de grande ampleur (largeur inférieure à 10 m pour la plupart), ils restent très encaissés constituant ainsi un obstacle pour la mise en place des infrastructures routières. Les rivières *Dayes (Danyi)*, et *Evi* qui prennent leur source dans les massifs quartzitiques et se jettent respectivement dans l'*Amou* et *Tétébé* traversent plusieurs axes routiers et isolent plusieurs localités surtout en saison des pluies par manque de ponts. C'est l'exemple du canton d'*Elavanyon* qui fait frontière avec la *Wawa*. Cette zone est faiblement structurée en infrastructures routières à cause de sa densité en réseau hydrographique (*Amou, Ménou, Sassa etc.*).

#### 2.1.3. Les obstacles politico-linguistiques et monétaires

La préfecture de Danyi fait frontière avec le Ghana et reste plus ouverte sur ce dernier que sur le Togo. Les contacts entre ces peuples frontaliers sont souvent léthargiques et restent paralysés par des réalités socio-économiques que vivent les deux pays. Les tracasseries avec des taxes élevées sur les produits au niveau des postes de contrôle constituent un frein aux échanges commerciaux, lesquels se font clandestinement à travers des voies illicites et des contournements. Les contraintes linguistiques constituent aussi un obstacle pour les échanges commerciaux transfrontaliers comme le montre la figure 1.





Source : Enquête de terrain août 2022

Figure 1: Appréciation des commerçants selon que les contrastes linguistiques soient une contrainte ou non

Selon 83% des commerçants interrogés, les problèmes linguistiques les empêchent à bien exercer les activités commerciales. En effet, il est parlé du côté togolais l'*éwé* et le français alors que du côté ghanéen, les langues de conversation sont l'*ashanti*, l'*éblou* et l'anglais.

En plus de ces contraintes, s'ajoute le problème de monnaie. En effet, le FCFA du Togo diffère du CEDI utilisé au Ghana (1 FCFA est égal à environ 93 CEDI) ; ce qui rend difficile la commercialisation du café-cacao surtout pour ceux qui ont leur champs du coté ghanéen. Ceux qui arrivent à vendre leurs produits au Ghana sont contraints de dépenser l'argent sur place pour ne pas avoir des pertes de conversion au Togo.

#### 2.1.4. Des infrastructures routières précaires et insuffisantes

Le réseau routier de la préfecture de Danyi a une longueur d'environ 380 km. Les routes bitumées font 60 km et les pistes rurales 320 km de long. Presque toutes les routes sont dégradées au point où il est difficile de distinguer une route bitumée d'une piste rurale. La plupart des tronçons bitumés datent des années 1960- 1970. L'aménagement du réseau routier à l'époque avait pour but de faciliter l'évacuation du café-cacao des zones de production vers les marchés d'écoulement. Ces routes sont de nos jours dégradées comme le montre la photo 2.



Crédit-photo : Kamazina, août 2022

Photo 2 : Une portion de la route d'Apéyémé – Dzogbégan

Pendant la saison des pluies, les pistes deviennent impraticables, même à pied. Les semis remorques et les taxi-voitures qui arrivent par moment pour le transport des planches, la farine du manioc, le bois etc. s'embourbent (photo 3).



Crédit-photo : Kamazina, août 2022

Photo 3: Embourbement d'un taxi-voiture sur une piste rurale (Tinipé-Sassanou)

Les pistes rurales comme le montre la photo 3, sont difficilement praticables en saison des pluies. Les véhicules dont 80% sont en état de vétusté, peinent à circuler sur des routes jonchées de nids de poules et de crevasses.

## **2.2. Les effets des problèmes d'accès de la préfecture de Danyi sur la mobilité et sur les activités commerciales**

### **2.2.1. Les problèmes de mobilité vécus dans le Danyi**

Le transport des biens et des personnes est l'activité économique la plus touchée par la précarité et l'insuffisance des routes dans le Danyi. Les pistes sont dans un état défectueux n'encourageant pas les transporteurs à parcourir la préfecture de façon régulière. Le trafic est beaucoup plus concentré sur les routes bitumées qui relient le chef-lieu Apéyémé et les pistes rurales moyennement praticables. Le transport en

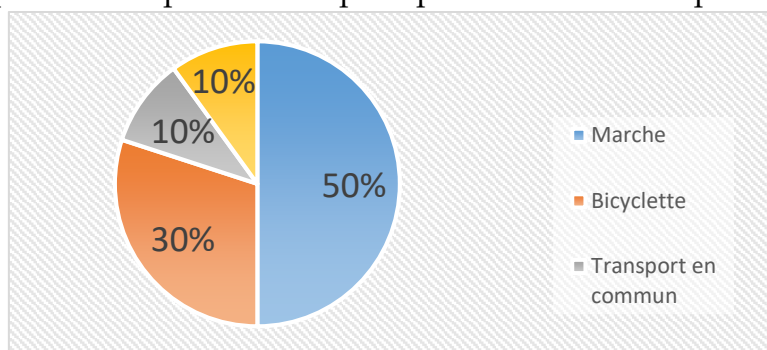
commun est faible à cause du manque de passagers et surtout du mauvais état des routes. Le taxi-moto est le mode de transport le plus sollicité dans la région. Les tarifs de ce mode de transport sont plus élevés par rapport à ceux des taxis-voitures comme le montre le tableau III.

Tableau III : Comparaison des tarifs (FCFA) de transport par taxi -voiture et taxi -moto dans le Danyi

Tronçons	Longueur en km	N°	Prix taxi-moto	Prix taxi -voiture
N’digbé-Yikpa	14	31	1500	1000
Dzogbégan-Elavanyon	9	30A	800	500
Koudragan -Djitriamé	3	31A	500	250
Adéta -Elavanyon	20	-	1000	700

Source : Enquête de terrain, août 2022

L’analyse des données du tableau ci-dessus révèle que sur tous les tronçons considérés, le tarif de transport par taxi-moto est largement supérieur voire le double du transport par taxi-voiture. C’est le cas par exemple du tronçon Koudragan-Djitriamé distant de 3 km. Ceci s’explique simplement par le mauvais état des routes. La cherté du coût de transport limite la mobilité des populations et contraint une proportion importante de personnes à pratiquer la marche et le portage (figure 2).



Source : Enquête de terrain, août 2022

Figure 2 : Répartition des enquêtés selon les modes de transport

La marche comme le montre la figure 2 prend largement le dessus sur les autres modes de déplacement. Cette situation s’explique non seulement par la précarité financière des populations, mais aussi et surtout les conditions austères de mobilité que livre le milieu.

### 2.2.2. Les échanges commerciaux en léthargie

- **Le bradage des produits agricoles**

Dans la préfecture de Danyi, on assiste à un dualisme agricole. À côté d’une économie de plantation dominée par le café et le cacao, on y trouve une agriculture vivrière fondée sur les céréales, les fruits, les produits maraîchers. La crise de la filière caféière et cacaoyère a fait place à l’émergence des cultures vivrières. Les prix des produits de rente varient suivant les niveaux ou les degrés d’accessibilité des localités.

Au fur et à mesure que l'on s'éloigne des grandes villes où il est d'accès difficile, le prix au kilogramme du café et du cacao se dégrade. C'est le cas de Danyi où souvent on assiste à une différence du prix de 200 à 300FCFA le kg pendant le moment d'abondance (décembre-janvier) par rapport aux prix de Kpalimé, d'Atakpamé et de Lomé. La situation la plus alarmante est qu'au sein de la préfecture elle-même, les prix sont plus élevés à Apéyémé par rapport aux localités environnantes qui sont d'accès plus difficiles (tableau IV).

*Tableau IV : Coût du café et du cacao dans quelques localités dans l'ouest de la région des Plateaux*

Produits	Prix fixé au niveau national	Marchés urbains		Marchés ruraux	
		Kpalimé (Kloto)	Apéyémé (Danyi)	Kuma adamé (Kloto)	Yikpa (Danyi)
1 kg de café	815	815	750	765	680
1 kg de cacao	910	910	825	820	740

Source : Enquête de terrain, août 2022

Les prix du café - cacao à Kpalimé sont les mêmes que ceux fixés au niveau national. Dans les zones reculées par rapport aux grands centres de commercialisation, ces prix s'effritent en défaveur des producteurs. La vente des produits vivriers n'est du reste. Les échanges avec l'extérieur sont de plus en plus faibles à cause de l'état défectueux des routes et pistes rurales. Le prix des produits en général dépend de l'accessibilité de chaque localité. Ainsi, les localités les plus isolées connaissent des prix bas de leurs produits et les aires d'influence des marchés sont faibles (tableau V).

*Tableau V : Prix (FCFA) comparés des produits agricoles dans l'ouest de la région des Plateaux*

Produits locaux marchandés	Marchés urbains		Marchés ruraux	
	Kpalimé (Kloto)	Apéyémé (Danyi)	Kuma adamé (Kloto)	Yikpa (Danyi)
Un de bol de maïs (2,5Kg)	750	500	500	300
Un bol d'haricot (2,5Kg)	1700	1300	1500	1000
Chou (1Kg)	300-350	150-200	100-125	50
Un bol de kola (2,5Kg)	800	400	500	300
Un bol de gari (2,5Kg)	650	450	500	300
Un régime de bananes (6Kg)	2000	1200	1500	1000

Source : Enquête de terrain, août 2022

L'analyse du tableau V montre que les produits agricoles locaux sont vendus à vil prix dans les marchés ruraux du périmètre d'étude. Inversement, ces mêmes produits sont vendus à des prix élevés dans les marchés urbains et à accès facile.

▪ **La surenchère des produits manufacturés**

Alors que les produits agricoles sont bradés sur les marchés de la préfecture de Danyi, ceux des produits manufacturés coûtent chers. Ces produits importés sont vendus plus chers dans les villages les plus isolés (tableau VI).

*Tableau VI : Prix (FCFA) des produits manufacturés dans les différentes localités de la préfecture de Danyi*

Produits manufacturés marchandés	Marché d'Apéyémé	Marché de Koudragan	Marché de Yikpa
1 boîte de lait peak	425	475	525
1 litre d'huile	1700	1800	1900
1 boîte (400 g) de Milo	1300	1500	1650
1 bol (2,5Kg) de riz Ibo	1400	1450	1600
1paquet (10 allumettes)	150	150	175

Source : Enquête de terrain, août 2022

L'analyse des données du tableau 7 montre que les prix des produits manufacturés augmentent en fonction des niveaux d'accessibilité des localités. Dans les marchés de Koudragan et de Yikpa, les produits manufacturés coûtent très chers par rapport à ceux de même nature et de même qualité vendus dans le marché urbain de Danyi-Apéyémé. Ces mêmes produits, par rapport au marché de Danyi - Apéyémé reviennent moins chers dans le marché régional de Kpalimé avec des écarts de 50 à 100 FCFA.

*2.2.3. Des marchés précaires et peu polarisants*

Les marchés de la préfecture de Danyi sont d'accès difficile à cause du mauvais état des infrastructures. Ils se résument pour la plupart à la vente des produits vivriers et des produits manufacturés de première nécessité (les produits agricoles, poissons, friperies etc.). Les plus importants sont ceux d'Apéyémé et d'Elavanyon. Ils sont dans la quasi-totalité des marchés hebdomadaires qui s'animent pour la plupart le samedi. Ces marchés sont construits par la population locale à l'aide des matériaux rudimentaires. Il n'existe donc pas de marché moderne dans la préfecture de Danyi. Même le marché d'Apéyémé qui joue ce double rôle de marché préfectoral et communal reste précaire en termes d'aménagement. Ceci rend difficile la fréquentation du marché pendant la saison des pluies selon 84% des commerçants et 76% des chefs de ménage. Les aires d'attraction de ces marchés restent faibles et se limitent à l'échelle préfectorale et dans une moindre mesure à l'échelle de la région des Plateaux. Il est vrai que le marché d'Elavanyon était considéré comme un marché international vu l'importance des échanges qui s'effectuaient avec les Ghanéens voisins, mais ce n'est plus le cas aujourd'hui avec la dégradation des routes qui relient cette partie du Togo au Ghana au lendemain de la crise caféière et cacaoyère.

### 3. Discussion

La préfecture de Danyi se trouve sur une zone à topographie accidentée constituée globalement de plateaux et quelques petites plaines ouvertes plus sur le Ghana. Le plateau de Dayes forme avec ceux d'Akposso et du pays Akébou la partie méridionale de la chaîne de l'Atakora, connue sous le nom du « massif des Fétiches ». Ce caractère accidenté du périmètre d'étude constitue un obstacle à la construction des routes. L'étude réalisée par T. A. Noyoulewa, (2005, p. 2) confirme ce résultat incriminant l'orographie comme le facteur de l'enclavement de Koutougou, une localité de la Kéran située à la frontière Togo-Bénin. L'auteur 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. Dans le même sens, M. Agbamaro, (2022, p.8) constate que l'enclavement de la préfecture de Mò est lié à ses réalités naturelles. L'auteur réalise que l'absence de route directe entre les villes de Sokodé, Sotouboua ou de Blitta et Djarkpanga est liée aux monts Fazao et ses sous unités. Pour surmonter ces obstacles, des itinéraires de contournement sont forgés, créant ainsi des distances de parcours supplémentaires. Ainsi, de Sokodé à Djarkpanga linéairement distants d'environ 90 km, l'usager de la route doit passer par Bassar donnant lieu à un long contournement de 129 km de trajet. E. Kola (2010, p.4) démontre tout comme les travaux précédents que le secteur montagneux du pays Akébou n'est pas de nature à faciliter les transports et la communication d'où la récurrence des problèmes de mobilité et leurs dérivés rencontrés.

Cet article montre aussi que l'enclavement du canton d'Elavanyon (frontière avec la *Wawa*) est dû à la présence de cours d'eau et de vallées encaissés. La faible structuration de cette zone en infrastructures routières est causée par sa densité en réseau hydrographique (*Amou, Ménou, Sassa*, etc.). Ce point de vue est partagé par B. LARE et al (2015, p.52) qui justifient parmi les facteurs d'enclavement de certaines régions par l'existence des cours d'eau. De plus, l'enclavement de la préfecture de Kpendjal au Nord Togo tient non seulement au mauvais état de ses infrastructures de transport, mais aussi au manque d'ouvrages de franchissement sur les cours d'eau importants comme l'*Oti* et ses affluents.

Ces obstacles naturels, comme le montre cette recherche agissent négativement sur les activités économiques. Les marchés sont faiblement fréquentés en raison du mauvais état des routes et surtout du coût élevé des tarifs de transports. La faible fréquentation des marchés implique des conséquences en défaveur des populations de la préfecture de Danyi. Au même moment que ces populations sont confrontées aux problèmes de commercialisation de leurs produits agricoles, elles éprouvent des difficultés énormes d'accès aux produits manufacturés. A. T. Noyoulewa (2005, p. 38) fait un constat similaire et relève la précarité des marchés à Koutougou qui oblige les paysans à écouler leurs produits sur les marchés béninois. Dans ces conditions, les frais de transport des produits et autres frais afférents (taxes douanières, rackets) pénalisent les paysans qui en tirent peu de profit.

Les problèmes d'écoulement des produits locaux ou importés dans les zones à accès difficile ont été soulevés par E. Dao (2013, p. 60) dans son expertise sur les effets commerciaux de l'enclavement de la préfecture de Dankpen. De leur analyse, il ressort qu'il est difficile aux populations de Dankpen de visiter les marchés ghanéens en passant par la voie frontalière. 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. L'auteur conclut que les difficultés d'écoulement des produits agricoles et la flambée des prix sur les produits manufacturés contribuent à maintenir les populations de la préfecture dans une insécurité économique sans précédent.

En pays Akébou dans la région des Plateaux au Togo comme le martèle E. Kola, (2010, p. 36), l'économie de plantation a régressé à cause des difficultés d'inaccessibilité. Ces problèmes de transport et d'échanges commerciaux font aussi partie de l'assiette des recherches de N. Sanginga, et de A. Mbabu (2015, p. 8) qui déplorent les conditions de commercialisation des plantes à tubercules à Kabaré, un territoire enclavé à l'est de la République Démocratique du Congo. Ces résultats qui s'inscrivent dans les rapports entre l'enclavement et les pratiques commerciales épousent ceux obtenus par M. Agbamaro, (2022, p.16). Ses recherches dévoilent que les prix de vente de *Dioscorea spp* sont plus élevés dans les zones à accès facile (Djarkpanga et Tindjassé) que dans les localités éloignées comme à Kagnigbara, à Saïboudè et à Boulohou. Ces conditions de commercialisation de l'igname, conclut l'auteur, désavantagent les exploitants des localités enclavées ou isolées.

## Conclusion

La préfecture de Danyi, cadre géographique de cette étude est confrontée aux problèmes d'accessibilité liés à sa topographie, à son réseau hydrographique et au mauvais état de ses infrastructures routières. Les moyens de transport à 4 roues y accèdent difficilement induisant une exorbité des tarifs et un allongement de temps de parcours. Les effets sont nocifs sur les activités économiques. Les échanges commerciaux rament en raison de la précarité des marchés et de leur faible polarisation. Alors que les produits agricoles sont vendus à vil prix, ceux des produits manufacturés coûtent chers réduisant constamment le pouvoir d'achat des populations. L'équilibre commercial est perpétuellement menacé renforçant d'avantage les populations dans la précarité financière et sociale. L'aménagement des routes et la réorganisation des services de transport pourraient permettre aux populations de la préfecture de Danyi de mener en toute quiétude leurs activités socio-économiques.

### Références bibliographiques

- AGBAMARO Mayébinasso, 2015, *Transport routier, structuration de l'espace et développement rural dans la région de la Kara au Nord-Togo*, Thèse de Doctorat de Géographie, Université de Lomé, Lomé, 365 p.
- AGBAMARO Mayébinasso, KOLA Edinam, KLASSOU-ZINSOU Akossiwa, 2015, « Transport et développement rural dans la préfecture de Dankpen au Nord-Togo », *Revue de Géographie du Laboratoire Leïdi (RGLL)*, N° 13, Dakar (Sénégal), pp. 37 - 53
- AGBAMARO Mayébinasso, 2022, *Précarité des transports routiers et difficultés de commercialisation de la filière igname dans la préfecture de Mò au centre-ouest du Togo*, RSS-PASRES, *Revue des sciences sociales*, Abidjan, pp 3-21.
- DANDONOUGBO Iléri, 2010, *Transport et organisation de l'espace dans l'Est de la région des Plateaux au Togo*. Thèse de Doctorat de Géographie, UL, Lomé, 521 p.
- BANQUE MONDIALE, 2020, *Réseau routier togolais : enjeux et perspectives*, BM, New York, 126 p.
- DAO Essowè, 2013, *Contribution de l'élevage du gros et petits ruminants au développement socio-économique de la préfecture de Dankpen au Togo*, Mémoire de maîtrise de géographie à l'Université de Kara, Kara, p 81.
- KOLA Edinam, 2010, *Enclavement et marginalité du pays Akébou dans la partie ouest de la région des Plateaux au Togo*. In *Revue de la Géographie tropicale et Environnement*, N°2, Abidjan, p.26-39
- LARE Babénoun, AGBAMARO Mayébinasso, ADEDZI Kodzo Awoenam, 2020, *Difficultés et problèmes d'accès aux soins de santé dans la préfecture de Kpendjal (nord-Togo)*, In *Annales de la FASHS Faculté des Sciences Humaines et Sociales (FASHS)*, N° 003 Décembre 2020 Volume, ISSN : 1840-8583, Cotonou, pp. 104-120
- NANOINI Damitonou, 2011, *Infrastructures routières et structuration de l'espace dans la région des Savanes au Nord-Togo*. Thèse de Doctorat de Géographie, Université de Lomé, Lomé, 309 p.
- NOYOULEWA Adong Tchoou, 2005, *Koudougou un terroir Temberma enclavé dans la Kéran*. Mémoire de maîtrise de Géographie rurale, Université de Lomé, Lomé, 128 p.
- SANGINGA Nteranya et MBABU Adiel, 2015, *Racines et tubercules (manioc, igname, pomme de terre et patate douce)*, Document de référence, Centre international de Conférence Abdou Diouf, Dakar, p 34.