

# Enclavement, Isolement et Marginalité d'une ville frontalière : Dapaong au nord du Togo

Gabriel Kwami NYASSOGBO

Département de Géographie, Faculté des Lettres et Sciences Humaines,  
Université de Lomé,  
Lomé-Togo

## Résumé

Fondée vers la fin du 19<sup>e</sup> siècle par des Moba venus de Fada N'Gourma dans le sud de l'actuel Burkina Faso au nord du Togo, la ville de Dapaong dont le sens étymologique est « le nouveau marché », est située à 600 kilomètres de Lomé, la capitale du Togo. Elle n'est qu'à 40 kilomètres de la frontière septentrionale et encore un peu moins du Ghana voisin à l'ouest. C'est donc une ville frontalière à un double titre. En 1997, elle abritait 37 500 habitants. C'est le plus gros centre de la Région des Savanes. Cet article a pour objectif de montrer que malgré un essor relatif favorisé par ses promotions administratives successives depuis l'époque coloniale française, le chef-lieu de la Préfecture de Tône et de la Région des Savanes a du mal à se développer. En effet, l'enclavement, l'isolement et la marginalité dont il a été victime jusqu'à une époque récente, l'ont pendant longtemps maintenu hors de tout courant de modernisation et de développement. Mais le bitumage de la route internationale Lomé-Ouagadougou depuis 1979, permet à Dapaong et à sa région de relever progressivement le défi des contraintes géographiques. Mais d'autres contraintes naturelles liées à la rigueur du climat, font de cette périphérie nationale un milieu encore répulsif pour bon nombre de Togolais nés dans le sud du pays. Le sous-équipement de la Région des Savanes est une véritable injustice à la population de cette région.

**Mots-clés :** Togo – Région des Savanes – Extrême nord – Dapaong – Ville frontalière – Capitale régionale – Enclavement – Isolement – Marginalité.

## Abstract

### **Landlockness, Isolation and Marginality of a Frontier Town: Dapaong in the North of Togo**

Founded at about the end of the 19<sup>th</sup> Century by the Moba coming from Fada N'gourma in the South of the present time Burkina Faso to the North of Togo, the town of Dapaong of which the name etymologically means "New Market", is located 600 kms away from Togo. It is located only 40 kms away from the northern borderline and still less of that distance away from neighbouring Ghana to the West.

It is, therefore, a frontier town in two ways. In 1997, it had a population of 37,500 inhabitants. It is the biggest center of the Savannah Region. This article aims at showing that, despite a relative promotion resulting from successive administrative advancements starting from the French colonial period, the capital town of both the Tône and the Savannah Region does not easily grow. Indeed, the state of landlocked, isolated and marginalized it has been victim of, up to a recent epoch, has long held it out of any wave of modernization and development. But the tarring of Lomé-Ouagadougou international road as early as in 1979 has enabled Dapaong and its region to progressively stand up to the challenging geographical constraints. But other natural constrictions linked to climatic harshness make of this national periphery an even more repulsive milieu for Togolese citizens born in the southern part of the country. The under-equipment of the Savannah Region constitutes a real injustice against the people of this region.

**Key Words :** Togo- Savannah Region- Far North- Dapaong- Frontier town- Regional capital town- Landlockness- Isolation- Marginalization.

## INTRODUCTION

Située à l'extrême nord du Togo à 600 kilomètres de Lomé la capitale et seulement à 40 kilomètres de la frontière avec le Burkina Faso, sur l'axe Lomé-Ouagadougou, Dapaong<sup>1</sup> est la plus septentrionale des villes du Togo et la porte d'entrée du Sahel. Au contact de deux pays voisins, le Burkina Faso au nord et le Ghana à l'Ouest dont la frontière se trouve à peine à 30 kilomètres, c'est une ville frontalière à un double titre (Fig. 1). Mal reliée au reste du pays, cette ville frontalière a pendant longtemps souffert de l'enclavement, de l'isolement et de la marginalité, ainsi que toute la région. Cette situation géographique a durant l'époque coloniale et jusqu'à une période récente, maintenu Dapaong et tout l'extrême nord du pays à l'écart de tout courant de modernisation et de développement. Les conséquences néfastes de l'enclavement sont encore aggravées par des conditions naturelles peu clémentes : faiblesse relative des précipitations<sup>2</sup>, indigence du réseau hydrographique, températures élevées, pauvreté des sols, le tout attesté par un couvert végétal peu épais.

C'est dans ce cadre géographique que les Moba de Fada N'Gourma, dans le sud de l'actuel Burkina Faso, fondèrent Dapaong, « le nouveau marché » à la fin du 19<sup>e</sup> siècle. Successivement promu chef-lieu de subdivision en 1943<sup>3</sup>, de cercle en 1952<sup>4</sup> à l'époque française, puis enfin de région en 1965 au début de l'indépendance, le double chef-lieu de la préfecture de Tône et de la Région des Savanes est une création coloniale grâce à ses promotions administratives successives. Avec une population de plus de 45 000 habitants, cette ville coloniale est aujourd'hui le plus important centre de la Région des Savanes au détriment de Mango<sup>5</sup>, à 70 kilomètres plus au sud. Malgré ces atouts, auxquels il faut ajouter le désenclavement marqué par le bitumage de la route internationale Lomé-Ouagadougou depuis 1979, et la mise en place toute récente d'une usine d'égrenage de coton, la ville de Dapaong et son arrière-pays où les conditions de vie sont encore très difficiles, constituent pour nombre de Togolais un milieu encore répulsif où les contraintes naturelles freinent le développement. Dans ce contexte géographique, les habitants de la région vivent dans le sentiment de frustration et de marginalisation. Ils sont victimes de l'injustice sociale dans cette « périphérie de la périphérie ». L'urbanisation est très faible dans la région.

## I. DAPAONG, UNE VILLE FONDÉE PAR LES MOBA

## 1.1 La recherche de la sécurité et la fondation de Dapaong.

Le souci de sécurité a toujours guidé les hommes dans leurs migrations en vue de leur installation. Celle-ci ne devient plus ou moins effective et définitive que si l'emplacement choisi offre un minimum de conditions de sécurité pour l'ensemble du groupe. Parmi ces conditions, on peut évoquer d'abord les facteurs naturels favorables à l'épanouissement du groupe (recherche de points d'eau, disponibilité de bons sols pour l'agriculture et l'élevage, position géographique et site...), puis la possibilité de coexistence pacifique avec les peuples voisins.

C'est ainsi que la recherche d'un lieu jugé sûr, loin de toute perturbation, conduisit les Moba, venus de Fada N'Gourma dans l'actuel Burkina Faso, à fonder, à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, le petit village de Dapaong.

Selon des sources orales, les ancêtres fondateurs furent obligés de quitter Fada N'Gourma pour le sud, afin de s'éloigner des guerres continuelles entretenues par les Djerma venus du Nord et de mettre fin aux dissensions internes. La première étape serait un plateau gréseux, dont ils extrayaient des minerais de fer pour les activités de forge, à l'est de la ville sur la route de Pana. De cet endroit, ils auraient déménagé pour un autre à deux kilomètres seulement au sud du site actuel, où ils auraient créé un « nouveau marché ». Ce dernier devait drainer

<sup>1</sup> Jusqu'en 1981, le nom officiel était Dapango. C'était une déformation par l'administration coloniale de Dapaong, étymologiquement « nouveau marché » en moba. La nouvelle transcription est intervenue dans le cadre de la politique « d'authenticité » initiée par le pouvoir qui prône le retour aux sources.

<sup>2</sup> Contrairement à une opinion largement répandue, la Région des Savanes n'est pas la partie la plus sèche du Togo. Les précipitations y sont plus abondantes que sur la côte : 1090 mm contre 900 mm seulement, à cause d'une anomalie climatique qui sévit depuis le Nigeria jusqu'au Ghana. Le problème des précipitations à l'extrême nord du Togo est beaucoup moins lié à leur insuffisance qu'à leur mauvaise répartition au cours de l'année.

<sup>3</sup> Arrêté n° 733/APA du 19/12/1943. Rapport annuel sur le Cercle de Mango, 1944.

<sup>4</sup> Arrêté n° 873-52 AP du 17/11/1952, Rapport annuel sur le Cercle de Mango, 1953.

<sup>5</sup> La vieille cité précoloniale de Mango fut fondée vers le 17<sup>e</sup> siècle par les Tchokossi sur la rive droite de l'Oti. C'est Mango qui était le plus grand centre régional jusqu'à l'indépendance.

les commerçants et les marchandises de tous côtés. D'autres groupes allèrent essayer pour créer Karsome, Nioukpourma, Naki-Ouest et d'autres localités à l'ouest de la ville.

Toute la région fut soumise, selon Robert Cornevin, à plusieurs vagues de conquérants au 17<sup>e</sup> siècle : d'abord les Mamproussi venus de l'ouest, ensuite les Gourma du nord. A la fin du 18<sup>e</sup> siècle, les N'Gam N'Gam autour de Mango et la plus grande partie des populations de la région de Dapaong furent soumis à l'autorité des Tchokossi, guerriers et cavaliers redoutables venus de l'actuelle Côte d'Ivoire pour s'établir à Mango et dans la plaine de l'Oti (Cornevin, 1969).

L'histoire mouvementée des pays moba et gourma, parcourus dans tous les sens par différentes vagues de conquérants, explique la situation actuelle de nombreux villages et hameaux sur les sommets des plateaux gréseux de la région, en position de surveillance et de contrôle des plaines environnantes. Dans certains cas, la localité est située juste au pied du plateau, comme Dapaong, Korbongou, Bombouaka.... La recherche de la sécurité avait tenu une place importante dans le choix de ces sites protecteurs et défensifs, comme à Atakpamé. (Nyassogbo, 1975).

### 1.2.1 Dapaong et son essor administratif et démographique

La Région des Savanes est caractérisée par une urbanisation faible. Seules Mango et Dapaong font figure de centres urbains dans un milieu à habitat dispersé et morcelé. Cette faible urbanisation peut s'expliquer par quelques facteurs : le poids prépondérant de Mango depuis l'époque précoloniale jusqu'au début de l'indépendance en tant que centre militaire, commercial et administratif, sur l'axe commercial qui va de Salaga à l'Océan atlantique (Agier, 1983), la rigueur du milieu naturel qui fait de cette région une zone pauvre et marginalisée, et l'attachement profond des Moba au travail de la terre, ont empêché l'émergence et le développement d'autres cités en dehors de Mango. Ainsi, c'est grâce aux fonctions administratives que Dapaong a pu émerger des villages voisins pour devenir aujourd'hui le centre régional le plus important sur le plan démographique, économique<sup>1</sup> et administratif. L'essor urbain a commencé avec la promotion administrative de cet ancien petit village.

Les sources d'information disponibles pour cette analyse sont d'une part les rapports administratifs de la période coloniale, d'autre part les trois recensements nationaux de 1960, 1970, 1981 et les travaux de cartographie censitaire réalisés en 1997.

Jusqu'à la veille de l'accession du Togo à la souveraineté internationale, les autres villages de la Région des Savanes n'avaient rien à envier à Dapaong pour sa population, malgré son ascension administrative qui date déjà du début des années 40. Ce n'était encore qu'un modeste village semblable aux autres pour ce qui est de l'accroissement démographique marqué par sa lenteur. En 1921, la population était estimée à 310 habitants seulement, constitués de « 126 hommes, de 83 femmes adultes, de 40 enfants, de 58 vieillards impotents et de 3 lépreux »<sup>2</sup>. A la même époque, c'est-à-dire en 1925, Mango avait déjà une population beaucoup plus nombreuse : 4 482 habitants, soit 14,5 fois les effectifs de Dapaong<sup>3</sup>. La disproportion entre les deux localités était déjà très importante dans les années 20. En 1937, Dapaong abritait un effectif de 1 500 personnes<sup>4</sup>, avant d'atteindre 2 500 en 1950<sup>5</sup>, gagnant ainsi 1 000 habitants supplémentaires en 13 ans.

C'est à partir de 1960, avec des données plus fiables issues des recensements nationaux, qu'on peut bien suivre l'évolution démographique de la capitale régionale. Au recensement de 1960, elle comptait 4 860 habitants, l'équivalent de la population de Mango 35 ans plus tôt ! C'était encore un modeste chef-lieu de circonscription administrative, nouvelle dénomination qui remplace celle de cercle après l'indépendance. Son caractère rural était encore très marqué. L'année 1970 marque une étape décisive dans l'essor démographique de la ville. Elle franchit la barre des 10 000 habitants (10 134), tout comme Sotouboua et Tchamba. Ses effectifs, qui ont plus que doublé durant la période intercensitaire, lui confèrent désormais l'allure d'une petite ville où l'administration constitue le principal moteur de l'évolution. Au recensement de 1981, malgré un ralentissement de la progression, 6 855 personnes supplémentaires se sont ajoutées à celles de 1970, portant les effectifs urbains à 16 989 habitants.

<sup>1</sup> Dans la présentation sommaire qui va suivre sur l'essor de la ville de Dapaong, il sera surtout question de l'aspect démographique. Pour l'aspect économique et social que nous allons actualiser dans un prochain article consulter pour le moment G.K.Nyassogbo (1990) : L'essor d'une ville secondaire à l'extrême nord du Togo : Dapaong (voir bibliographie)

Dapaong s'urbanise de plus en plus et se confirme chaque jour dans ses fonctions de capitale régionale. L'avance démographique prise sur Mango depuis 1970 se confirme. La vieille cité caravanière des Tchokossi abrite seulement 12 894 âmes en 1981. Mise à part Lomé la capitale qui est une grande ville de 375 499 habitants avec un taux d'accroissement annuel de 6,1 % entre les deux derniers recensements, Dapaong occupe le deuxième rang parmi les villes secondaires du Togo pour son taux d'accroissement annuel après Kara, respectivement de 4,8 et de 8 %. Kara est la troisième ville du pays avec une population de 28 902 habitants<sup>6</sup> derrière Lomé et Sokodé (46 660). Avec une population estimée à 37 500 habitants en 1997 par les travaux de cartographie censitaire, le chef-lieu de région occupe le sixième rang sur les trente centres urbains du Togo, contre le neuvième, juste après Mango en 1960.

Lent jusqu'en 1960, l'accroissement de la population a commencé à s'accélérer à partir de cette date. Entre 1960 et 1997, les effectifs se sont multipliés par 7,7 contre 2,6 pour Mango, 4 pour Tsévié, 5,5 pour Atakpamé et 25 pour Kara pour les raisons déjà évoquées. Cette dynamique démographique est beaucoup plus le fait des migrations nationales et internationales que de l'accroissement naturel. Ce sont ces migrations qui expliquent le caractère quelque peu cosmopolite de la population composée non seulement de Moba et de Gourma, mais aussi d'hommes et femmes venus d'autres régions et de pays voisins (Burkina Faso, Ghana, Niger, Bénin, etc.). La capitale régionale compte 4 % de non Togolais contre 2,2 % pour Sokodé, 2,9 % pour Kara et 5,4 % pour Atakpamé.

Caractéristique des pays en développement, la population de Dapaong est essentiellement jeune : 49,9 % des habitants ont moins de 15 ans. Par contre, les vieillards sont peu représentés : 1,4 % pour les plus de 65 ans et plus. Dans la ville les femmes l'emportent numériquement sur les hommes, mais la différence est peu marquée. Le rapport de masculinité s'établit à 97,6 hommes pour 100 femmes.

Parmi les villes secondaires, la cité des Moba occupe le deuxième rang pour son accroissement démographique derrière Kara entre 1960 et 1997. Cet essor démographique devant Mango qui est en pleine décadence, la forte densité de population autour de Dapaong et le dynamisme agricole de

celle-ci, auxquels il faut peut-être ajouter la proximité de la frontière, ont sans doute guidé l'administration pour le choix de Dapaong comme capitale régionale de cette périphérie nationale qui comptait en 1997 un effectif estimé à 528 700 habitants, soit 12,50 % de la population de tout le pays.

## II. DAPAONG, UNE VILLE LONGTEMPS ENCLAVEE, ISOLEE ET MARGINALISEE

Qu'est-ce que l'enclavement ? Selon le Dictionnaire de Géographie de Pierre George, (1970), l'enclavement est « l'absence d'accès au marché dans un espace donné ». Il est « l'absence de desserte, l'absence de moyens de communications. Plus exactement, c'est l'absence des moyens de communications donnant à la zone considérée l'« égalité des chances » sur le marché d'un espace donné ». La même idée se retrouve dans une autre définition, selon laquelle « un Etat, une région sont enclavés, lorsqu'ils sont mal reliés à l'extérieur, ou même plus simplement mal reliés aux voies de communications principales » (Barret et alii, 2000). L'enclavement peut être matériel ou naturel (obstacles physiques) ou économique (prix de transports prohibitifs) (George, op.cit.).

L'enclavement d'un pays, d'une région ou d'une localité est donc synonyme d'isolement et de marginalisation par rapport au reste de l'espace concerné. C'est un facteur important de pauvreté et il compte parmi les critères d'identification des Pays les Moins Avancés (PMA). C'est le cas des pays insulaires comme Madagascar et des pays continentaux comme le Burkina Faso, le Mali et le Niger en Afrique soudanano-sahélienne de l'ouest, de la République Centrafricaine et du Tchad en Afrique Centrale par exemple. La ville de Dapaong et toute la Région des Savanes répondent bien à ces définitions d'enclavement.

<sup>2</sup> Rapport annuel sur le Cercle de Mango, 1922. Archives Nationales, Lomé.

<sup>3</sup> Rapport annuel sur le Cercle de Mango, 1925.

<sup>4</sup> Rapport annuel sur le Cercle de Mango, 1938.

<sup>5</sup> Rapport annuel sur le Cercle de Mango, 1951.

<sup>6</sup> Le taux d'accroissement annuel exceptionnellement élevé de Kara tient à la volonté politique d'en faire le deuxième pôle politique et économique du pays afin de contrebalancer le poids prépondérant de Lomé, la capitale, dans la vie nationale. Sur ce problème voir notre étude : La maîtrise du développement urbain en Afrique subsaharienne : le cas du Togo (1991) (voir bibliographie).

## 2.1 Une difficile intégration à l'espace national

La ville de Dapaong et l'extrême nord du pays sont restés longtemps mal intégrés à l'espace national, et plus particulièrement aux régions plus développées du sud, où se trouve le pouvoir de décision. Quelques faits simples permettent de montrer cette difficile intégration due à l'enclavement de la région. Jusqu'aux premières années d'indépendance, il fallait plusieurs jours pour rallier Lomé, la capitale et Dapaong, le centre régional. Le voyage, très pénible, se faisait en deux ou trois étapes, avec deux moyens de transports différents : le train jusqu'à Blitta, puis de Blitta à Dapaong avec le camion de la Société Générale du Golfe de Guinée (S.G.G.G.). Les étapes étaient Blitta, Sokodé ou Kara, et avec un peu de chance, le voyageur pouvait atteindre Mango ou Dagaong le troisième ou le quatrième jour. La durée du trajet, due aux conditions précaires de déplacement sur une piste de très mauvaise qualité, donnait l'impression d'une région très éloignée du sud du pays. Les nombreux ouvrages et ponts à construire sur les rivières et les ruisseaux et la traversée des zones marécageuses rendaient encore très pénible, dangereux et long le trajet. Jusqu'en 1928, la circulation entre Atakpamé et Mango n'était pas possible toute l'année. Pendant la saison des pluies, de juin à octobre, le pays était pratiquement coupé en deux. C'est seulement le 16 mai 1928 que le pont principal sur la Koumongou à Naboulgou fut inauguré<sup>1</sup>.

Le 14 août de la même année, selon la même source, 16 Moba employés dans la construction d'un autre pont se noyèrent. La liaison entre le sud et le nord était donc rendue difficile par ces rivières, dont la plus importante est l'Oti, affluent de la Volta, à Mango. La construction du pont pour l'enjamber ne vit le jour que quelques années plus tard.

La route principale partait d'Atakpamé et passait par Sokodé et Bassar. Ce n'est que plus tard qu'une nouvelle route, moins longue qui passe par Kara fut construite.

Une autre manifestation importante de cette mauvaise intégration de la région septentrionale à l'espace national, est « la migration ouvrière ». Celle-ci pendant la période coloniale était essentiellement orientée vers la Gold Coast, et secondairement vers la Côte d'Ivoire. Le migrant travaillait dans les plantations cacaoyères, les mines, et secondairement

dans la police et l'armée (De Haan, 1993). Le même auteur signale que le régime fiscal en vigueur au Togo à l'époque française faisait fuir des ménages entiers vers les colonies voisines. Les hommes partaient aussi dans le but de gagner du numéraire pour payer l'impôt. La soudure, liée à l'insécurité alimentaire fréquente dans cette région, était également un motif de départ vers l'étranger. Le recensement réalisé en 1960 au Ghana, indique la présence de 13 000 Moba-Gourma originaires du Togo (Pontier, 1980 : 1). La migration Moba-Gourma vers Lomé n'a véritablement commencé que durant les années 1970. Elle est principalement liée à la participation au pouvoir de certains hommes de la Région des Savanes devenus membres influents du régime et du Rassemblement du Peuple Togolais (R.P.T., parti unique jusqu'en 1991) (Agouké et Pilon, 1989). Jusqu'aujourd'hui encore, le seul quotidien d'information autorisé à circuler librement dans tout le pays, Togo- Presse (le journal officiel), n'atteint la Région des Savanes que 48 ou 72 heures après sa parution à Lomé. Sur les cinq chaînes de télévision qui fonctionnent à Lomé, seule la chaîne officielle jalousement confisquée par le pouvoir, couvre toute l'étendue du territoire national. Pendant les grosses pluies où il y a de fortes perturbations atmosphériques, ou pour des raisons techniques, les habitants des localités situées au-delà de 50 kilomètres de Lomé ne peuvent plus suivre les émissions de télévision. Par ailleurs, un petit tour sur les principaux marchés hebdomadaires de la Région des Savanes permet de se rendre compte que de nombreuses marchandises arrivent des pays voisins, notamment le Ghana, la Côte d'Ivoire et le Nigéria.

Tous ces faits sommairement évoqués montrent que la ville de Dapaong et tout l'extrême nord du Togo étaient depuis la période coloniale jusqu'au début des années d'indépendance enclavés, isolés et marginalisés. Ils étaient plus tournés vers les pays voisins que vers le sud du Togo. Selon Léo De Haan, les surplus agricoles prenaient plutôt la direction de la Gold Coast, où des milliers de sacs de mil, de bœufs, de chèvres et de moutons étaient vendus quand la situation agricole le permettait. Les relations entre la Région des Savanes actuelle et le reste du pays, notamment le sud, étaient très faibles. Il s'agissait en fait d'une véritable « exclusion » de l'espace colonial (Durand-Lasserve, 1987).

<sup>1</sup> Rapport annuel sur le Cercle de Mango, 1928.

Isolée des régions situées plus au sud, la ville de Dapaong l'est aussi par rapport à son arrière-pays également enclavé. Le Chef-lieu de région subit donc un double isolement. Les relations avec son arrière-pays rural sont également faibles.

## 2.2 Dapaong, une ville également mal reliée à son arrière-pays

Le développement d'une ville est incontestablement lié à celui de son arrière-pays, donc aux échanges qu'elle entretient avec cet arrière-pays, avec d'autres régions et des villes d'autres pays. La richesse des zones rurales favorise l'économie urbaine.

L'enclavement interne au sein de la région est aussi grave que celui qui vient d'être décrit par rapport aux autres régions du pays (fig.2).

Outre la route nationale n°1 qui va de Lomé au Burkina Faso, on ne trouve plus aucune autre voie bitumée dans la région. Si les routes en terre sont praticables pendant la saison sèche, la plupart deviennent impraticables pendant qu'il pleut. Beaucoup de localités se trouvent coupées de la ville pendant cette saison que tout le monde attend avec une grande impatience. De nombreux ruisseaux sans ponceau répandent leurs eaux sur des pistes poussiéreuses en saison sèche, mais boueuses en saison pluvieuse. En octobre 1994, nous avons été personnellement témoin des effets néfastes des pluies torrentielles tombées sur cette région. L'Oti a inondé la ville de Mangó et de nombreux villages. Les villages étaient isolés non seulement les uns des autres, mais aussi et surtout de Dapaong et de Mango, les deux principaux centres urbains de la région. Mandouri, chef-lieu de la préfecture du même nom, situé à 105 kilomètres au nord-est de Dapaong, dans la plaine d'inondation de l'Oti, a été non seulement envahi par les eaux qui avaient emporté une bonne partie des récoltes, mais était coupé de Dapaong et de nombreuses localités. L'absence de téléphone, installé seulement quelques années plus tard, a davantage renforcé l'isolement de ce centre administratif naissant et de toute la préfecture. Les relations qu'entretient Dapaong avec son arrière-pays sont par conséquent faibles. Cette situation explique la faible monétarisation de l'économie régionale, basée essentiellement sur la production du mil, du coton, seul produit de rente de la région et de l'éle-

vage (bœufs, chèvres, moutons, volaille), ainsi que son retard économique et social sur les autres régions du pays.

L'enclavement de la partie occidentale est moins lié à la rareté des routes et des pistes qu'à leur précarité et à leur impraticabilité durant toute l'année. Quant à la partie est, il s'agit de rareté d'infrastructures routières et de moyens de transport, liée à la rivière *Oti* qui en fait une zone d'inondation et à la faune qui occupe pratiquement tout l'est de la région.

Au lieu de chercher des solutions appropriées à cette difficile intégration régionale, le pouvoir, depuis l'époque coloniale jusqu'aujourd'hui, a par certaines pratiques autoritaires peu orthodoxes, renforcé l'impression d'enfer ou de purgatoire que de nombreux Togolais ont de l'ensemble du Nord-Togo et de son chef-lieu (Nyassogbo, 1990).

## 2.3 La Région des Savanes, la Sibérie du Togo?

La rigueur relative des conditions naturelles constitue un autre handicap sérieux pour la Région des Savanes. Elle explique la pauvreté générale de cette région, aggravée par la méthode de mise en valeur sélective et de mise à l'écart qui ignore certaines zones sans intérêt pour le pouvoir colonial.

Dans ce contexte, on comprend aisément pourquoi la mutation d'un fonctionnaire dans cette partie du pays a toujours été ressentie comme une mesure disciplinaire et répressive. L'impression de purgatoire ou d'enfer qu'en ont les populations du sud n'est-elle d'ailleurs pas justifiée, renforcée et voulue par l'administration coloniale et nationale ? En effet, depuis l'époque allemande, l'une des caractéristiques de cette région longtemps isolée et marginalisée est d'accueillir les « récalcitrants » face à l'ordre établi. Le fonctionnaire reconnu coupable d'une faute professionnelle ou politique jugée grave, ou simplement soupçonné d'être récalcitrant ou d'avoir un esprit quelque peu frondeur, est manu militari muté dans cette région sans autre forme de procès en signe de mesure « préventive » ou répressive, s'il n'est pas purement et simplement radié de la fonction publique. Par ailleurs, les auteurs de délits considérés comme graves et les hommes politiques en disgrâce ou opposés au régime (colonial ou national) ou supposés comme tels, étaient enfermés dans la tristement célèbre prison de Mango construite par les Allemands. Les conditions de

détention y semblent des plus horribles et inhumaines. Ainsi tout agent affecté dans cette partie du pays se croit accusé d'une faute professionnelle ou victime d'une injustice administrative. Toute nouvelle mutation hors de la région est au contraire perçue comme la fin de l'acte expiatoire. Le séjour dans ces conditions était longtemps considéré comme un acte hautement héroïque par ceux qui ne sont pas nés dans la région.

Confondue avec le pouvoir, l'administration pratique encore de nos jours les mêmes méthodes rétrogrades de mise à l'écart et d'éloignement dans cette région aux conditions naturelles difficiles, de tous ceux qui sont « indésirables » politiquement, professionnellement ou pour toute autre raison. De nombreux instituteurs, professeurs de collège et de lycée, infirmiers, sages-femmes, médecins ou de simples employés de bureau, ont subi cette brimade et cette forme de torture morale au cours de leur carrière. Pour les enseignants, ce type d'affectation intervient généralement non pas à la rentrée scolaire dans le cadre des affectations générales et locales normales décidées par le ministère en charge de l'éducation et les services d'inspection, mais plutôt en pleine année scolaire, parfois à la veille des examens à l'étonnement de tout le monde. Ces pratiques bizarres n'épargnent aucun secteur de l'Etat. On a vu des fonctionnaires remettre leur démission suite à ces décisions administratives autoritaires. Dans ces conditions, est-il exagéré de dire que la **Région des Savanes est la Sibérie du Togo, toutes choses égales par ailleurs et taillée à sa mesure ?**

L'enclavement de la Région des Savanes et son relatif isolement paraissent être les premières causes de la faible mise en valeur de cette périphérie nationale. C'est la partie la moins urbanisée (à peine 15% du taux d'urbanisation contre 34% à l'échelle nationale) et en même temps la plus pauvre du pays. Selon Jacques Bugnicourt (1970), c'est le résultat du « dégradé économique et urbain » qu'on observe au Togo de la côte vers le nord. Produisant juste pour la subsistance, en raison des difficultés d'écoulement du surplus agricole sur les marchés de consommation urbains du sud, la Région des Savanes a pendant longtemps été victime d'« exclusion » comme la ville de Dapaong qui en est la capitale régionale. Les facilités de commercialisation et la proximité des centres de consommation stimulent la production et génèrent des revenus plus élevés.

En effet, selon Léo De Haan, la prolongation de la voie ferrée d'Agbonou à Blitta en 1933 « eut une influence positive sur les prix de transport des denrées du nord et contribua au développement de la production d'exportation ». Les contraintes géographiques régionales, auxquelles s'ajoute le peu de considération que le pouvoir, depuis l'époque coloniale, a pour cette région, freinent le développement de l'extrême nord du Togo. Vivant à la périphérie de la « périphérie », suivant une expression très chère à Samir Amin, toute la population se sent frustrée, marginalisée et victime d'injustice sociale.

Mais fort heureusement, cette triste image gravée dans la mémoire collective, commence à s'estomper, même si elle n'a pas encore entièrement disparu. C'est le résultat des mutations économiques et sociales en cours, que sont l'amélioration des conditions de vie que traduisent le désenclavement et de nombreuses autres actions. Nous assistons aujourd'hui, surtout depuis le bitumage de la route internationale qui relie Lomé à Ouagadougou par Dapaong en 1979, à l'intégration progressive de l'ensemble du nord-Togo à l'espace national.

### III. LE DESENCLAVEMENT ET L'INTEGRATION PROGRESSIVE DE DAPAONG ET DE LA REGION DES SAVANES A L'ESPACE NATIONAL

Selon Pierre George déjà cité, le désenclavement qui est « une action avant tout économique », est « l'action par laquelle est rompu l'isolement matériel, économique, moral, de zones vouées ... à la stagnation, voire à la sécession. Le désenclavement est donc toujours l'œuvre d'une collectivité et la plupart de temps, aujourd'hui, si on le considère à une échelle suffisante, l'œuvre des pouvoirs publics »... Il « peut résulter, le plus souvent, de grands travaux d'infrastructure des communications..., mais il peut être obtenu aussi par une politique tarifaire appropriée en matière de transports : l'abaissement du **coût** ou du **prix** (en italique dans le texte) des transports est le moyen fondamental du désenclavement ».

Les différents travaux entrepris depuis l'époque coloniale, même s'ils ont été timides au départ, ont pour objectif de rompre l'isolement et la marginalité de Dapaong et de sa région au sein du territoire national. Si le désenclavement n'est pas la seule

solution pouvant favoriser l'intégration d'une région ou d'une localité à l'espace national, il joue en revanche un rôle extrêmement important dans le développement de la région ou de la localité. D'autres actions complémentaires relatives à la mise en valeur du milieu sont indispensables. Le désenclavement de Dapaong comporte deux volets:

- d'abord faciliter la liaison entre le nord et le sud du pays en rompant l'isolement de Dapaong et de sa région ;
- ensuite développer les relations entre le chef-lieu de région et son arrière-pays également enclavé.

Les deux formes de désenclavement sont complémentaires et indispensables pour une véritable intégration de l'économie régionale. Mais le problème du coût des transports demeure entier.

### 3.1 La liaison Lomé-frontière du nord, un progrès remarquable ...

La situation géographique de la Région des Savanes a constitué un lourd handicap pour son administration et son développement. L'ouverture des pistes a d'abord commencé naturellement dans la région côtière et dans l'actuelle Région des Plateaux. La nécessité de quadrillage du territoire en vue d'un contrôle plus serré et les besoins de drainer les produits agricoles d'exportation (coprah, huile de palme, café, cacao, etc.) imposaient le tracé rapide de pistes. Avant les pistes, Aného, Kpalimé et Agbonou à deux kilomètres d'Atakpamé furent reliés respectivement en 1905, 1907 et 1911 au Wharf de Lomé pour les mêmes besoins. C'est pour cela que les trois lignes ferroviaires furent respectivement baptisées « ligne du coprah », « ligne du cacao » et « ligne du coton ». Cette dernière ne put atteindre Blitta<sup>1</sup> à 112 kilomètres d'Agbonou qu'en 1933, en pleine crise économique dans l'entre-deux-guerres. La poursuite de l'ouverture de la piste vers Sokodé et Kara était beaucoup plus liée à la colonisation des « terres neuves » du Centre-Togo par les Kabyè et les Losso qu'au drainage de produits encore rares dans ces régions (Lucien-Brun, 1974 et 1987). La route atteignit le pays kabyè au début des années 1920 (Cornevin, op. cit.) La liaison entre le sud et le nord n'a été possible que vers la fin des années 1920- début 1930, à la suite de la construction des ponts et ponceaux sur les rivières et ruisseaux. Malgré ces travaux routiers importants, la circulation entre Mango et le reste du pays n'était

pas toujours aisée, à cause de la mauvaise qualité de la piste, même en saison sèche. En saison pluvieuse, la situation était encore difficile jusqu'à l'indépendance. La région était dans un état de semi-enclavement et d'isolement.

Ce n'est qu'en 1979, à la suite du bitumage de la Route Nationale n°1 qui va de Lomé à la frontière septentrionale, qu'on peut parler de véritable désenclavement de la Région des Savanes. Mango, Dapaong et les localités situées sur ce tronçon étaient desservis. Le voyage vers Lomé qui durait auparavant plusieurs jours, se fait à présent en une seule journée, même avec les tracasseries douanières et policières généralisées aujourd'hui dans tout le pays. En appuyant un peu plus sur l'accélérateur, certains conducteurs mettent seulement une journée pour parcourir le trajet Lomé-Ouagadougou, long d'environ 1000 kilomètres.

A la suite de ces travaux d'infrastructure de communications et de transports, la ville de Dapaong est progressivement intégrée à l'espace national, ainsi que toute la région septentrionale. Elle répond mieux à sa vocation de « nouveau marché » que les fondateurs lui attribuèrent à l'origine. Elle est devenue le plus grand centre régional d'échange. Le marché de la ville s'anime deux fois par semaine, mercredi et samedi<sup>2</sup> et draine non seulement vendeurs et acheteurs de la région, mais aussi de Lomé et des autres centres urbains du sud du pays. La capitale Lomé est essentiellement approvisionnée en bétail (bœufs, moutons et chèvres) et en volaille (poulets et pintades) à partir du centre régional. Les commerçants viennent également du Burkina Faso et du Ghana. Ils entretenaient déjà avec la région d'intenses relations commerciales depuis l'époque coloniale.

En effet, dans le Rapport de 1928, on lit que parmi les populations du Cercle, seul le Moba produit un excédent de mil pour l'exportation vers la Gold Coast et la Haute-Volta, ainsi que vers les autres régions du Cercle. « Le pays moba est le grenier de réserve du cercle ». Le Moba est « essentiellement agriculteur et très travailleur »<sup>3</sup>. Dapaong était également un important marché de bétail. Déjà le 25 mai 1935, une foire de bétail s'était tenue dans ce village. Des agents du service vétérinaire étaient arrivés de la Gold Coast pour assister à la foire. 305 bœufs et 455 moutons étaient vendus « à des prix très bons »<sup>4</sup>. C'est pourquoi les premières éta-

bles pour postes vétérinaires et les premières infirmeries vétérinaires étaient construites à Mango et à Dapaong dans les années 30. L'élevage est une activité très importante dans la Région des Savanes.

Avec l'amélioration des infrastructures routières depuis la fin des années 1970, la ville de Dapaong est également devenue un centre régional de transit pour les pays enclavés du Sahel, sans ouverture maritime qui utilisent le Port autonome de Lomé pour une partie de leurs exportations agricoles et de leurs importations. Le développement du trafic entre Lomé et ces pays favorise de petites activités commerciales comme la restauration et le rafraîchissement qu'atteste la présence de nombreux petits restaurants<sup>5</sup> et bars disséminés partout dans la ville. Cette dernière est quotidiennement reliée à Lomé et aux autres centres urbains situés plus au sud, et vice-versa. Des dizaines de véhicules de transport de 9 à 15 places en plus des voitures administratives et privées et des camions de transports de marchandises sillonnent nuit et jour la route internationale dans les deux sens. Au regard de l'importance relative du trafic sur la route nationale Lomé-Dapaong-frontière du Burkina Faso, on peut dire que la modernisation de la route ayant débouché sur le désenclavement de Dapaong et de sa région a connu un progrès remarquable. La circulation des hommes, des biens et des idées est désormais relativement aisée.

Les fonctionnaires pour lesquels cette partie du Togo était un « enfer » répugnent de moins en moins à y aller travailler, suite à la découverte de certains « charmes » du milieu : accueil de la population, abondance et bas prix de la viande, coût de vie relativement bas, etc. Mais il y a encore des résistances liées aux idées négatives longtemps véhiculées sur le caractère d'« enfer » de la région, à l'éloignement de la capitale où existent de nombreuses possibilités d'« affaires » et de promotion individuelle et collective. Les résistances s'expliquent aussi par le caractère pénible du trajet effectué non pas avec des autobus spacieux de 40 à 60 places, mais avec des mini-bus de 9 à 15 places, surchargés et dans lesquels le voyageur n'est jamais à l'aise. Les nombreux arrêts aux postes de « contrôle » de police, de douane et de gendarmerie, où le transporteur est tenu « de donner quelque chose », renforcent l'impression d'un trajet très long qui dure généralement une journée entière si le véhicule n'est pas tombé en panne ou accidenté<sup>6</sup>. Malgré ces dé-

sagrèments pour le voyageur, la situation s'est beaucoup améliorée par rapport aux graves problèmes de circulation et de transport de la période coloniale jusqu'aux premières années d'indépendance. Mais la desserte entre Dapaong et son arrière-pays pose encore de graves problèmes jusqu'aujourd'hui.

### 3.2 ... Mais des relations encore faibles entre Dapaong et son arrière-pays

La situation dans la Région des Savanes est très différente de celle qu'on connaît dans la Région Maritime et celle des Plateaux, où de nombreuses pistes et même des routes bitumées partent des centres urbains pour aboutir dans les agglomérations rurales qui s'urbanisent à leur tour. C'est le cas notamment des Plateaux-Ouest où l'évacuation des produits agricoles vivriers (céréales, tubercules, légumes, fruits, etc.) et d'exportation (café, cacao) ne pose plus de problèmes majeurs à cause de la modernisation des voies et moyens de communication et de transport (Nyassogbo, 1975, 1997 et 1999).

Dans la Région des Savanes, si le centre régional est bien relié depuis quelques années au reste du pays et au Burkina Faso au nord, ce n'est pas le cas pour de nombreux villages, fermes et hameaux de l'arrière-pays souvent coupés de leur centre régional pendant une période plus ou moins longue de l'année, surtout en saison pluvieuse entre juin et octobre. La situation est particulièrement grave à

<sup>1</sup> Blitta, considérée à l'époque comme « terminus provisoire » est jusqu'ici encore le terminus de cette voie ferrée qui devrait être prolongée jusqu'aux mines de fer de Bangéli.

<sup>2</sup> La périodicité des marchés de cette région était de trois jours. Depuis 1986, les autorités administratives locales ont réduit à Dapaong la périodicité en décidant de fixer les jours de marché à mercredi et samedi, afin de diminuer le gaspillage économique qu'entraînait une périodicité trop rapprochée.

<sup>3</sup> Rapport annuel sur le Cercle de Mango, 1928.

<sup>4</sup> Rapport annuel sur le Cercle du Nord, 1935.

<sup>5</sup> Les Moba sont très connus en matière culinaire. Depuis l'époque coloniale, nombreux sont ceux qui étaient employés comme cuisiniers par les colons.

<sup>6</sup> Les pannes et les accidents très fréquents sont liés à deux facteurs : d'une part l'état des véhicules de transport souvent vieux de 10 à 15 ans, et parfois même plus, appelés « venus de France », et d'autre part la traversée dangereuse de deux barrières montagneuses, le Malfakassa et le Doufeljou.

l'est de la région, dans la préfecture de Mandouri, dans la plaine d'inondation de l'Oti, caractérisée par une très faible densité de population (3 à 5 habitants/km<sup>2</sup>). Durant la saison des pluies, de nombreuses localités sont enclavées et isolées du centre régional. En effet, le *Sansargou*, affluent de l'Oti, empêche tout passage, surtout de véhicules. D'importantes productions agricoles et pastorales ne peuvent plus être évacuées sur le principal centre de collecte et de redistribution, faute de pistes carrossables en toutes saisons et de ponts et ponceaux sur les rivières et les ruisseaux.

Même dans la zone ouest de la région appelée communément zone du Projet FED (Fonds Européen de Développement) où l'Union Européenne avait initié un important projet de développement dans les années 1980, ayant permis l'ouverture de dizaines de kilomètres de pistes et la construction de radiers, la circulation n'est pas facile en saison pluvieuse. Cette zone, contrairement à la partie orientale, est très densément peuplée (environ 150 à 200 habitants/km<sup>2</sup>) et dégage d'importants surplus agricoles et pastoraux pour la commercialisation. Dans ces conditions de précarité des infrastructures et des moyens de communication et de transports, de nombreux villages ne sont reliés à l'important centre administratif et commercial que le mercredi et le samedi (jours de marché de Dapaong), et également le jour du marché des villages qui ont le privilège d'en être dotés. Il faut reconnaître les efforts de désenclavement déployés depuis plus de 20 ans par les pouvoirs publics avec l'aide de la coopération bi et multilatérale. Outre le Projet FED, la Société Togolaise du Coton (SOTOCO), créée en 1975 sur financement de la Banque Mondiale, a également ouvert des pistes en vue de faciliter la collecte du coton, pour lequel la région est devenue un important producteur (entre le quart et le tiers de la production nationale : environ 60 000 tonnes). Malgré toutes ces actions, les relations entre Dapaong et ses campagnes sont encore faibles. Jusqu'en 1990 encore, seuls les centres administratifs de Mango et de Dapaong, ainsi que quelques grosses agglomérations situées sur la Route Nationale N°1 comme Barkoissi, Bombouaka, Cinkassé, bénéficiaient du téléphone. Aujourd'hui, même en s'écartant de cette route qui est l'épine dorsale du Togo, on peut téléphoner à partir d'un certain nombre de localités et recevoir des appels : Mandouri, Bogou, Gando, Korbongou, Naki-est, Naki-ouest, etc. La quasi-absence de ce moyen de communication avait

jusqu'à une époque récente, aggravé l'enclavement et l'isolement de la région septentrionale. La région demeure toujours sous-équipée en téléphone et dans les autres secteurs par rapport à tout le pays.

La faiblesse générale des relations entre Dapaong et ses campagnes n'est pas de nature à encourager la production destinée à la commercialisation. La région est encore relativement isolée et marginalisée malgré les efforts de désenclavement entrepris depuis plusieurs années et qu'il faut poursuivre avec plus de vigueur et de détermination, dans le cadre d'une économie qui se veut moderne. La figure qui suit montre néanmoins de réels efforts dans la construction des pistes surtout à l'ouest. Ce sont ces efforts qui permettent aujourd'hui à Cinkassé, localité située à cheval sur le Togo et le Burkina, d'émerger des villages voisins et de devenir un centre administratif et surtout commercial, qui concurrence sérieusement Dapaong. Mais la région subit encore une véritable discrimination qu'on ne peut atténuer que dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire qui prendrait globalement en compte non seulement les problèmes d'équipements routiers et des transports, mais aussi de migration, de création d'activités génératrices de revenu, de santé, de scolarisation, d'environnement, d'urbanisation, de décentralisation / déconcentration, etc.

## CONCLUSION

L'analyse qui vient d'être faite montre la difficile intégration de la ville de Dapaong et de la Région des Savanes à l'économie nationale. Elle résulte de la précarité des infrastructures et des moyens de transport modernes qui ont longtemps caractérisé tout l'extrême nord du Togo, l'isolant et le marginalisant par rapport au territoire national. La destruction des anciens réseaux marchands à l'époque coloniale, qui allaient de Salaga à la côte de l'actuel Ghana, en passant par Mango, Yendi, Kabou, Bassar et Sokodé, est la cause historique fondamentale de la situation d'enclavement et d'isolement que le nord du Togo a pendant longtemps vécue. Elle a provoqué la désorganisation de l'économie régionale. La Région des Savanes est devenue une zone fermée à la modernisation et au développement. Or, seuls les échanges permettent la circulation des hommes, des biens et des idées, et génèrent des revenus plus élevés et par conséquent l'amélioration des conditions générales de vie en vue d'un développement généralisé et durable.

Les habitants de la Région des Savanes avaient subi une sorte d'injustice sociale, à cause de la distance de Lomé. Les prix de nombreuses marchandises qui augmentaient de Lomé vers le nord, étaient beaucoup plus élevés ici, notamment le ciment et le carburant, qui revenaient 10 à 15% plus cher qu'à Lomé pour une population plus pauvre.

Jusqu'au début des années 1980 encore, les élèves du lycée de Nassablé à Dapaong et ceux du lycée de Mango, candidats à l'examen du Baccalauréat, devaient parcourir près de 300 km jusqu'à Sokodé pour arriver à leur centre d'examen. Puis plus tard un peu moins, mais quand même 200 km pour composer à Kara. L'office du Baccalauréat a depuis quelques années ouvert un centre d'examen à Dapaong. Finis donc les longs déplacements jusqu'à Sokodé et à Kara. Mais les longs déplacements jusqu'à Lomé sont encore nécessaires pour certaines démarches administratives. Par exemple, pour les papiers administratifs à fournir avant de partir à la retraite, la délivrance de titres de voyage comme le passeport ou le laissez-passer, il est nécessaire de « descendre » à Lomé. La déconcentration de nombreux services est nécessaire pour éviter les recours trop fréquents à Lomé, ce qui pèse lourd sur le maigre revenu des fonctionnaires et employés de l'Etat. Il faut espérer qu'avec le développement de la culture du coton qui ne doit pas cependant prendre le pas sur la production vivrière, et qui a permis la mise en place d'une petite activité agro-industrielle, la région sera plus intégrée à l'économie nationale, puis mondiale. Cette activité agro-industrielle, l'égrenage de coton, mise en place par la Société Industrielle du Coton du Togo (SICOT)<sup>1</sup> emploie près de 40 ouvriers permanents. La ville de Dapaong et la Région des Savanes sortent progressivement de leur isolement et de leur marginalité, mais il faut craindre le court-circuitage des principaux marchés régionaux, que fréquentent de plus en plus les commerçants de Lomé qui vont directement dans les marchés ruraux hebdomadaires pour acheter les produits agricoles et la volaille qu'elles revendent à Lomé ou ailleurs. Il faut désenclaver, mais il faut aussi développer la région en créant des activités génératrices de revenus pour un développement régional durable. La situation géographique de Dapaong à la frontière de deux autres Etats voisins interpelle les gouvernements et les collectivités des Etats concernés pour réfléchir sur les bases d'un plan d'aménagement et de développement sous-régional qui couvrirait les trois périphéries

nationales éloignées de leurs capitales respectives.

<sup>1</sup> La même société a implanté une usine d'égrenage de coton à Tsévié à 35 km de Lomé et à Blitta dans la Région Centrale

Fig. 1 : La situation géographique de Dapaong et de la Région des Savanes

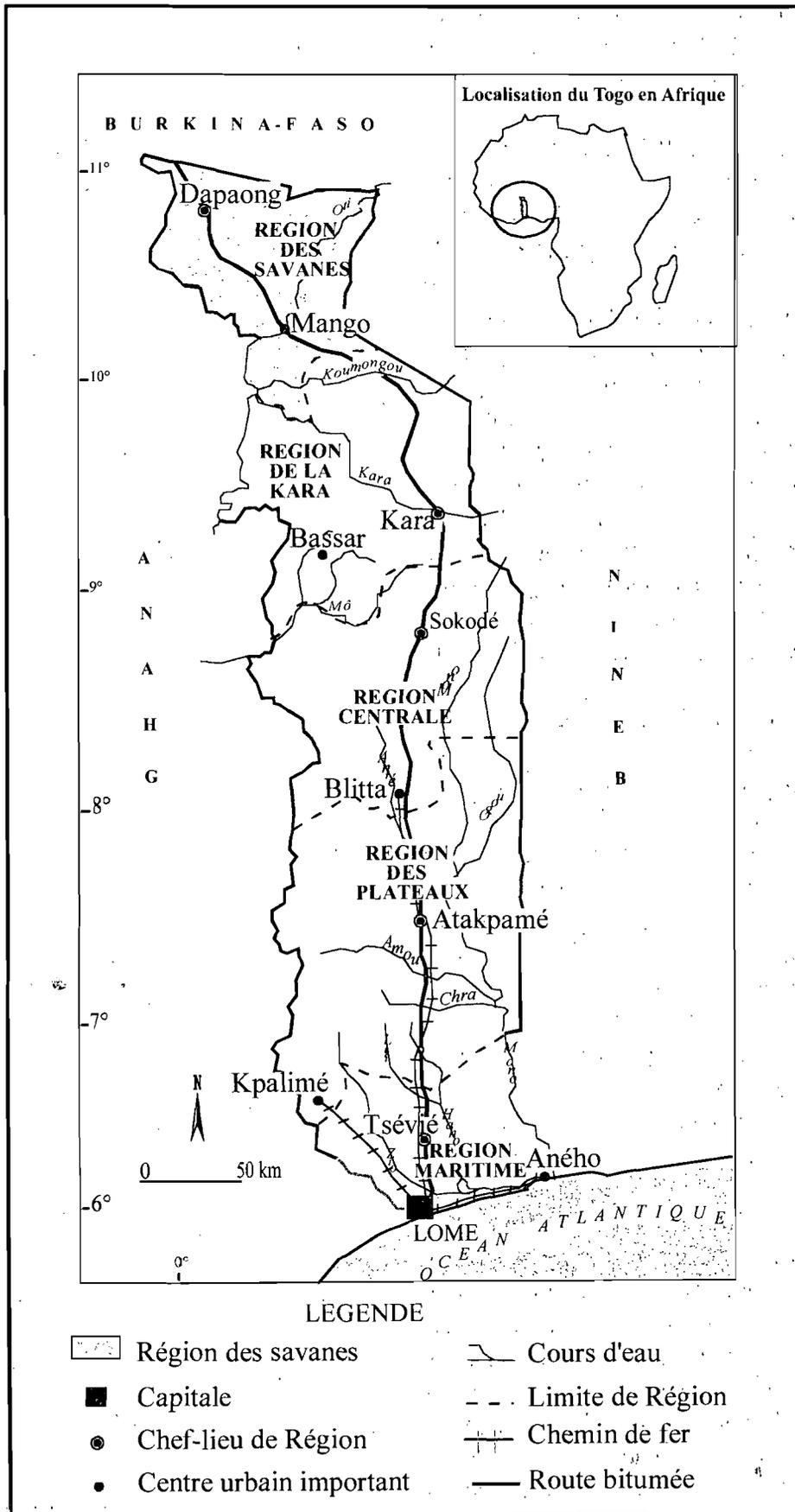


Fig. 2 : Routes dans la Région des Savanes en 1935 (d'après L. De Haan, 1993)

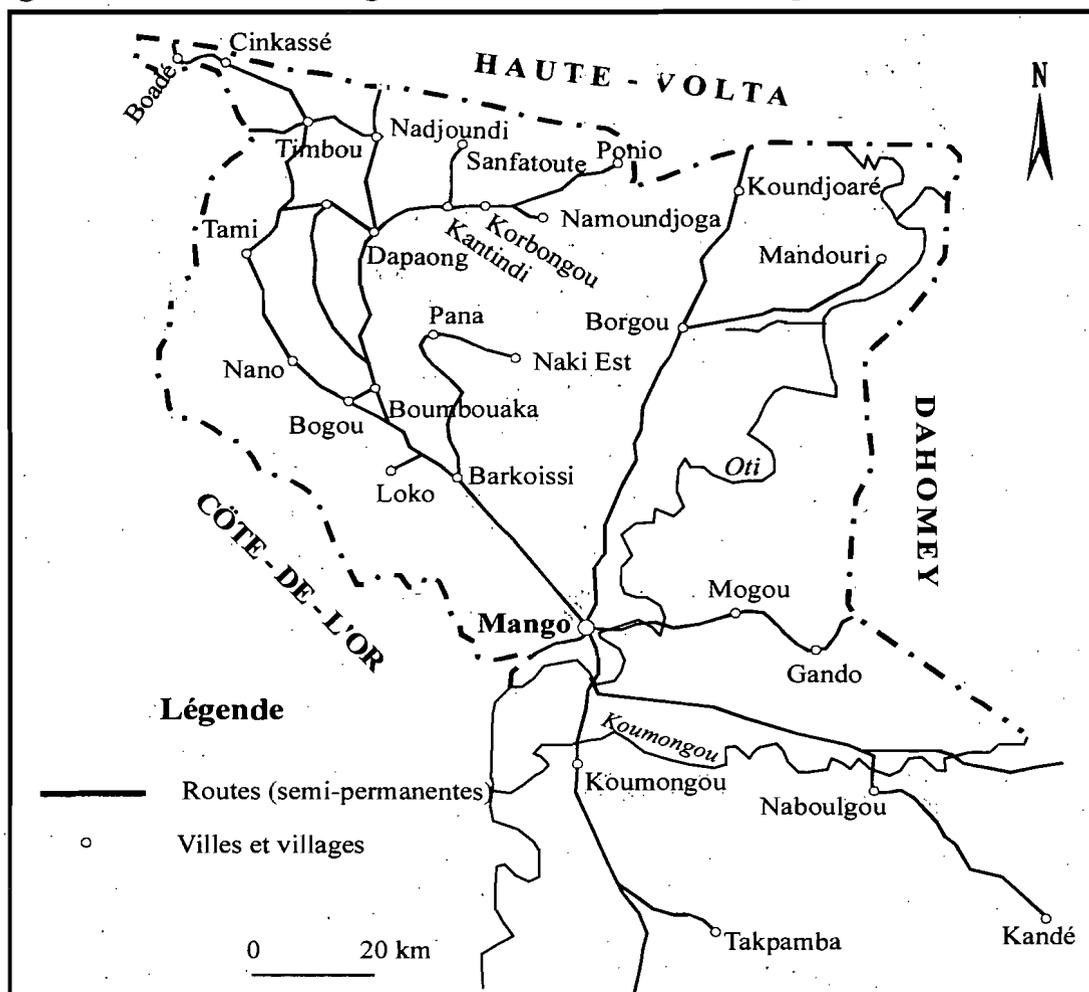
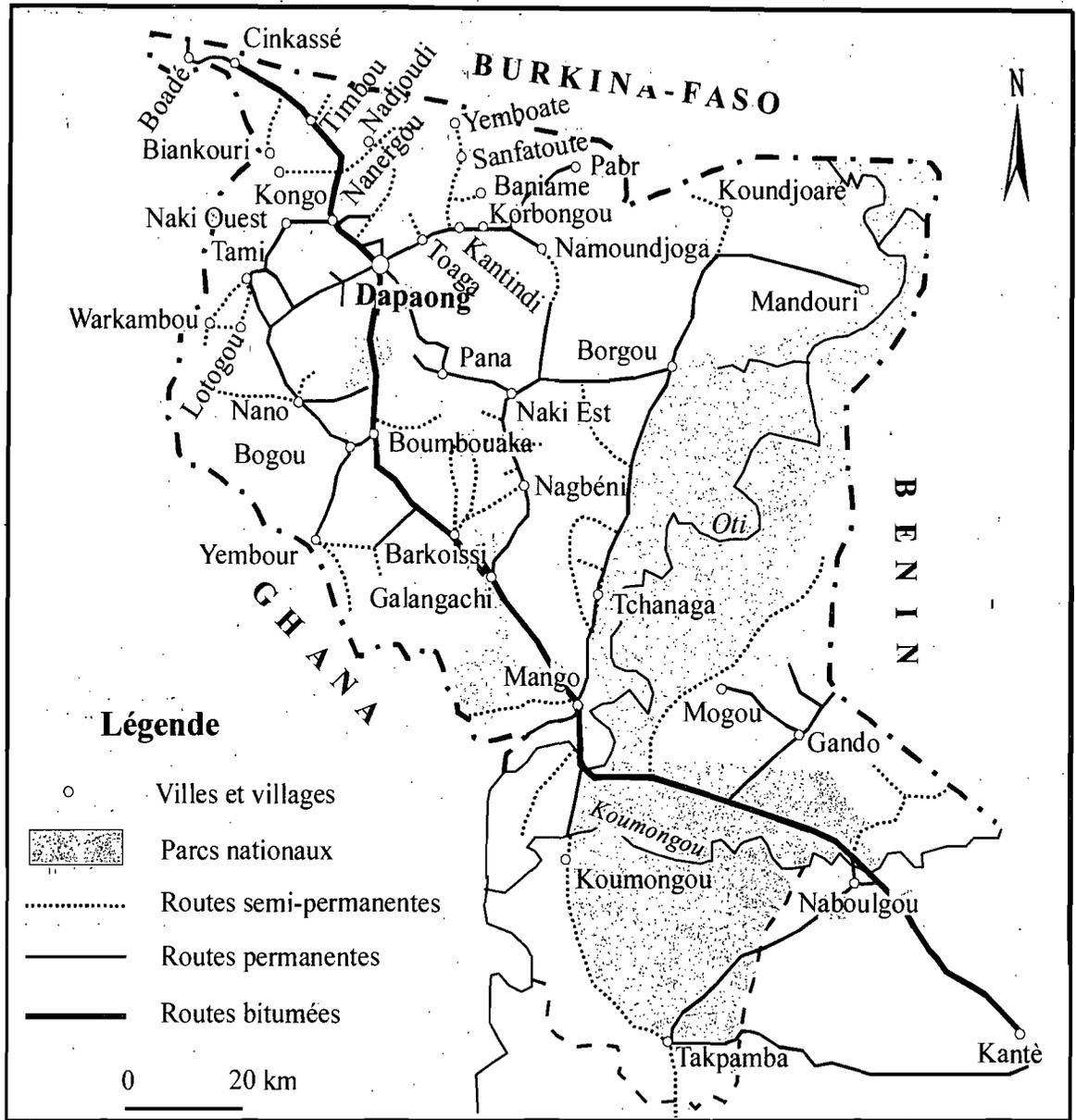


Fig. 3 : Routes et pistes dans la Région des Savanes en 2000



**BIBLIOGRAPHIE**

1. M., AGIER. (1983) : *Commerce et sociabilité : les négociants soudanais du quartier Zongo de Lomé*. Paris, CRSTOM, 318 pages.

2. A., AGOUNKE. & M., PILON. (1989) : *Les Moba-Gourma de Lomé. Enquête socio-démographique : Résultats d'ensemble*, Collection les Dossiers de l'URD, n°4, 162 pages.

3. C., BARRET. & ali. (2000) : *Dictionnaire de Géographie humaine*. Edition Liris, Paris, 190 pages.

4. J., BUGNICOURT. (1970) : *Disparités régionales et aménagement du territoire en Afrique*. Armand Colin. Paris, 270 pages.

5. R., CORNEVIN. (1969) : *Histoire du Togo*. Berger-Levrault, 4<sup>e</sup> édition. Paris, 427 pages.

6. L., DE HAAN. (1993) : *La Région des Savanes au Togo*. Karthala, Paris, 353 pages.

7.A., DURAND-LASSERVE. (1987) : *L'exclusion des pauvres dans les pays du tiers monde*. Edition l'Harmattan, Paris. 220 pages.

8. P., GEORGE. (1974) : *Dictionnaire de la Géographie*. Edition PUF, Paris, 451 pages.

9. B., LUCIEN-BRUN. (1974) : *La colonisation des terres neuves du Togo par les Kabrè et les Losso*. Thèse de Doctorat de 3<sup>e</sup> Cycle, Paris I-Panthéon-Sorbonne.

10. B., LUCIEN-BRUN. (1987) : *Migration et colonisation des terres neuves*, in Lucien-Brun B. Pillet-Schwartz A.-M. : *Les migrations rurales des Kabyè et des Losso (Togo)*. Editions de l'ORSTOM, Paris, 391 pages.

11. K.G., NYASSOGBO : (1975) : *Contribution à l'étude des rapports villes-campagnes dans la Région des Plateaux au Togo*. Thèse de Doctorat 3<sup>e</sup> Cycle. Université de Toulouse-le-Mirail, 292 pages.

12. K.G., NYASSOGBO. : (1990) : *L'essor d'une ville secondaire à l'extrême nord du Togo : Dapaong*. Communication aux 6<sup>e</sup> Journées Géographiques de Côte d'Ivoire, Man, 12-17 février 1990, 42 pages multigraphiées.

13. K.G., NYASSOGBO. (1997): *Urban-Rural Interactions in Sub-Saharan African. The case of Palimé and*

*its Hinterland in South West Togo*, in Baker G. (Editor): *Rural-Urban Dynamics in Francophone African*. Nordiskainstitutet, Uppsala, 194 pages.

14. K.G., NYASSOGBO. (1999): *Citadins et ruraux autour d'une ville moyenne : Kpalimé au Togo*, in Citadins et ruraux en Afrique Subsaharienne, Cahiers de l'UCAC, n°4, UCAC et Karthala, pp. 154-164.

15. G., PONTIE. (1980) : *Notes sur les migrations moba-gourma (Nord-Togo)*. Document de travail, ORSTOM, Lomé.