



UNIVERSITE D'ABOMEY-CALAVI
(UAC)
FACULTE DES SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES
(FASHS)



Laboratoire de Géographie Rurale et d'Expertise Agricole
(LaGREA)

***Journal de Géographie Rurale Appliquée et
Développement
(J_GRAD)***



ISSN : 1840-9962

N °1, décembre 2020

Volume 1

COMITE DE PUBLICATION

Directeur de Publication : Professeur Moussa GIBIGAYE
Rédacteur en Chef : Dr (MC) Bernard FANGNON
Conseiller Scientifique : Professeur Brice SINSIN

COMITE SCIENTIFIQUE

BOKO Michel (UAC, Bénin)	SAGNA Pascal, Université Cheikh Anta Diop (Sénégal)
SINSIN Brice (UAC, Bénin)	OGOOWALE Euloge (UAC, Bénin)
ZOUNGRANA T. Pierre, Université de Ouagadougou, (Burkina Faso)	HOUNDENOU Constant (UAC, Bénin)
AFOUDA Fulgence (UAC, Bénin)	KOLA Edinam (UL, Bénin)
AGBOSSOU Euloge (UAC, Bénin)	CLEDJO Placide (UAC, Bénin)
TENTE A. H. Brice (UAC, Bénin)	CAMBERLIN Pierre, Université de Dijon (France)
TOHOZIN Antoine Yves (UAC, Bénin)	OREKAN Vincent O. A. (UAC, Bénin)
KOFFIE-BIKPO Cécile Yolande (UFHB, Côte d'Ivoire)	ODOULAMI Léocadie (UAC, Bénin)
GUEDEGBE DOSSOU Odile (UAC, Bénin)	GONZALLO Germain (UAC, Bénin)
OFOUEME-BERTON Yolande (UMN, Congo)	KAMAGATE Bamory, Université Abobo-Adjamé, UFR-SGE (Côte d'Ivoire)
CHOPLIN Armelle (Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, France)	KAUDJHS ASSI-Joseph Université Alassane OUATARA (Côte d'Ivoire)
SOKEMAWU Koudzo (UL, Togo)	YOUSSAOU ABDOU KARIM Issiaka (UAC, Bénin)
VISSIN Expédit Wilfrid (UAC, Bénin)	HOUINATO Marcel, (UAC, Bénin)
TCHAMIE Thiou Komlan, Université de Lomé (Togo)	BABATOUNDE Séverin (UAC, Bénin)

COMITE DE LECTURE

TENTE A. H. Brice (UAC, Bénin), DOSSOU GUEDEGBE Odile (UAC, Bénin), TOHOZIN Antoine (UAC, Bénin), VISSIN Expédit Wilfrid (UAC, Bénin), VIGNINOUS Toussaint (UAC, Bénin), GIBIGAYE Moussa (UAC, Bénin), YABI Ibouaïma (UAC, Bénin), ABOUDOU, YACOUBOU MAMA Aboudou Ramanou (UP, Bénin), AROUNA Ousséni (UNSTIM, Bénin), FANGNON Bernard (UAC, Bénin), GNELE José (UP, Bénin), OREKAN Vincent (UAC, Bénin), TOKO IMOROU Ismaïla (UAC, Bénin), VISSOH Sylvain (UAC, Bénin), AKINDELE A. Akibou (UAC, Bénin), BALOUBI David (UAC, Bénin), KOMBIENI Hervé (UAC, Bénin), OLOUKOÏ Joseph (AFRIGIS, Nigéria), TAKPE Auguste (UAC, Bénin), ABDOULAYE Djafarou (UAC, Bénin), DJAUGA Mama (UAC, Bénin), NOBIME George (UAC, Bénin), OUASSA KOUARO Monique (UAC, Bénin), GBENOU Pascal (UAC, Bénin), GUEDENON D. Janvier (UAC, Bénin), SABI YO BONI Azizou (UAC, Bénin), ANAGONOU Désiré (UAC, Bénin), TONDRO MAMAN Abdou Madjidou (UAC, Bénin)

ISSN : 1840-9962

Dépôt légal : N^o 12388 du 25-08-2020, 3ème trimestre Bibliothèque Nationale Bénin

SOMMAIRE

N°	TITRES	Pages
1	FANGNON Bernard : <i>Dynamique foncière et vulnérabilité des exploitations maraichères dans la commune de Sèmè-Podji (sud-est du Bénin)</i>	05-20
2	KOUAKOU DJAHA NIMLAN Josiana, AMANI ASSIE Felix, BRIN ADOU Kouabenan, KOFFI YAO Jean Julius : <i>Retour des migrants agricoles et problèmes fonciers dans la sous-préfecture de Brobo (Centre de la Côte d'Ivoire)</i>	21-34
3	IBRAHIMA MOUNKAILA Ridouane, DIPAMA Jean-marie, BONTIANTI Abdou, BACHIR Mourtala : <i>Variations climatiques, pressions anthropiques et dynamiques de l'occupation et de l'utilisation des sols : analyse sur les facteurs de la dégradation des terres dans les communes Kourteye, Simiri et Ouallam (Niger)</i>	35-51
4	BASSE Orou Yorou Guy Aymard, ABDOULAYE Abdoul Ramane, TONDRO MAMAN Abdou-Madjidou, GIBIGAYE Moussa : <i>Perceptions des acteurs agricoles sur les déterminants des changements spatio-temporels de la végétation dans le bassin supérieur de l'Okpara au Nord-Bénin</i>	52-64
5	ASSI-KAUDJHIS Narcisse : <i>Contribution des potentialités endogènes à la gestion de la commune d'Oume (Centre- Ouest de la Côte d'Ivoire)</i>	65-77
6	TRAORE Diakalya, SOME YELEZOUOMIN STEPHANE Corentin, FANGNON Bernard, DA DAPOLA EVARISTE Constant : <i>Emergence de l'agriculture de rente et dynamique de la gouvernance coutumière du foncier dans la commune de Kangala (Burkina Faso)</i>	78-88
7	HOUINSOU TOGNIDE Auguste, NASSIHOUNDE COCOU Blaise, KPATOUKPA Kweshivi Bienvenu : <i>Problématique de la gestion foncière dans la commune de Tôffo au Sud-Bénin</i>	89-104
8	AHODO-OUNSOU NADOHOU ALODEDJI Richard, TOHOZIN Antoine Yves et GIBIGAYE Moussa : <i>Enjeux fonciers et jeux d'acteurs dans l'espace rural de la commune de Zê (Bénin)</i>	105-117
9	ABOUDOU YACOUBOU MAMA Aboudou Ramanou : <i>Enjeux et défis de la gestion des terres agricoles dans la commune de Savè au Centre du Bénin</i>	118-134
10	Vincent MOUTEDE-MADJI, Beltolna MBAINDOH : <i>Exploitation pétrolière et dynamique des espaces ruraux dans le Département de la Nya en République du Tchad</i>	135-148

11	ANGOA Roseline Ella Ehoué, KOULAÏ Armand, TAPÉ Bidi Jean : <i>Déterminants et incidences spatio-sociales de la paysannerie dans la localité d'Arrah à l'est de la Côte d'Ivoire</i>	149-160
12	KOUMASSOU M. Thréance, YABI Ibouraïma, BALOUBI M. David, HOUSSOU Christophe Sègbè : <i>Ecueils du code foncier domanial et pratiques foncières locales dans les communes d'Aplahoué et de Klouékanmey</i>	161-176
13	KOUASSI Konan, KOFFI Guy Roger Yoboué, N'GUESSAN N'GUESSAN Francis, ASSI-KAUDJHIS P. Joseph : <i>Enclavement fonctionnel et accès aux marchés ruraux dans la sous-préfecture de Bonon en Côte d'Ivoire</i>	177-191
14	ASSEMIAN Assiè Emile, KOUAKOU Yao Fabrice, BOTTI Vanie David : <i>Cartographie des zones humides destinées à l'agropastoral et à l'approvisionnement en eau potable de la commune de Katiola (centre-nord de la Côte d'Ivoire) par télédétection</i>	192-207
15	SANOU Bakary, ADAM Youssoufou, TONDRO MAMAN Abdou Madjidou, DAKOU Bio Sylvestre, GIBIGAYE Moussa : <i>Dynamique institutionnelle de gouvernance et d'aménagement des espaces frontaliers en Afrique de l'Ouest</i>	208-221
16	KRAMO Yao Valère : <i>Accessibilité géographique aux structures sanitaires et stratégies de résilience en milieu rural dans le Département de Gagnoa en Côte d'Ivoire</i>	222-235
17	ODJOUBERE Jules, DAOUDOU O. Laurent, LAOUROU Jean : <i>Impacts de la pression anthropique sur la forêt classée de l'Ouémé-Boukou dans la commune de Savè au Bénin</i>	236-246
18	GBENOU Pascal, GBESSO Gbodja Houéhanou François, GIBIGAYE Moussa : <i>Spatialisation, usages et essai de multiplication massive des plants de <i>Pterocarpus santalinoides</i> DC. en pépinière dans la commune d'Abomey-Calavi</i>	247-257
19	MAGNINI Seindira : <i>Analyse des perceptions liées à la mobilité des enfants dans la province du Sourou au Burkina Faso</i>	258-270

ENCLAVEMENT FONCTIONNEL ET ACCES AUX MARCHES RURAUX DANS LA SOUS-PREFECTURE DE BONON EN CÔTE D'IVOIRE

FUNCTIONAL ENCLAVEMENT AND ACCESS TO RURAL MARKETS IN THE SUB-PREFECTURE OF BONON IN CÔTE D'IVOIRE

Konan KOUASSI, Guy Roger Yoboué KOFFI, Francis N'guessan N'GUESSAN, Joseph P. ASSI-KAUDJHIS

RESUME

La sous-préfecture de Bonon est confrontée à un enclavement de type fonctionnel. L'éloignement de nombreux campements et de certains villages du centre urbain, pose des problèmes de déplacement aux populations. Les populations agricoles, dans le milieu rural, se trouvent ainsi dans une situation d'isolement. Les productions agricoles, en dépit de leur prépondérance, sont inégalement distribuées à l'échelle des marchés ruraux. Cette étude a pour objectif général d'assurer une meilleure appréhension des effets socio-économiques de l'enclavement fonctionnel sur l'accès aux marchés ruraux dans la sous-préfecture de Bonon.

L'étude s'appuie sur l'exploitation de données à la fois quantitatives et qualitatives. Par la méthode d'échantillonnage non probabiliste, les données ont été recueillies auprès des ménages ruraux lors d'une enquête transversale menée à l'échelle de la sous-préfecture de Bonon. Les investigations ont été menées dans huit (08) localités, auprès de 183 ménages choisis de façon aléatoire.

Il ressort des résultats que l'enclavement fonctionnel, dans la sous-préfecture de Bonon, est lié à l'état dégradé des routes et son corollaire d'incidence négative sur le système de transport. Ce sont environ 55,70% de la population qui se déplacent à pied pour rallier les marchés, avec 37,20% d'entre eux ayant été victimes d'au moins une agression. Il en résulte d'importantes pertes postes récoltes de produits agricoles, notamment la banane plantain dont la commercialisation est une activité fructueuse pour le renforcement de l'économie des ménages ruraux dans la sous-préfecture de Bonon.

L'étude a permis de montrer que la mobilité des populations rurales ivoiriennes, à l'instar de celles de la sous-préfecture de Bonon, est fortement contrariée. En cause, la défaillance du système de transport induit par l'enclavement fonctionnel qui constitue un véritable obstacle à l'accès aux marchés ruraux. Fondamentalement, cette étude soulève les enjeux importants pour les relations ville-campagnes en Afrique subsaharienne.

Mots clés : Bonon, Enclavement fonctionnel, Marchés ruraux, Accès, Transport

ABSTRACT

The sub-prefecture of Bonon is more confronted with a functional isolation. The remoteness of many camps and some villages from the urban center poses problems for the displacement of populations. Farming populations in rural areas are thus in a situation of isolation. Agricultural productions, despite their preponderance, are unequally served on the scale of rural markets. The general objective of this study is to ensure a better understanding of the socio-economic effects of functional isolation on access to rural markets in the sub-prefecture of Bonon.

The study is based on the exploitation of both quantitative and qualitative data. Using the non-probability sampling method, data were collected from rural households in a cross-sectional survey conducted at the level of the sub-prefecture of Bonon. The investigations were carried out in eight (08) localities, with 183 households chosen at random.

The functional isolation in the sub-prefecture of Bonon is linked to the degraded state of the roads and its corollary of negative impact on the transport system. About 55.70% of the population does not walk to reach markets, with 37.20% of them having been victims of at least one assault. This results in significant losses in harvesting agricultural products, especially plantains, the marketing of which is a fruitful activity for strengthening the economy of rural households in the Bonon sub-prefecture.

The study has shown that the mobility of rural Ivorian populations like the Bonon sub-prefecture is severely hampered. In question, the failure of the transport system induced by functional isolation which constitutes a real obstacle to access to rural markets. Fundamentally, this study raises important issues for city-countryside relations in sub-Saharan Africa.

Keywords: Bonon, Functional isolation, Rural markets, Access, Transport

INTRODUCTION

Les espaces ruraux en Afrique subsaharienne approvisionnent en vivres les espaces urbains. Pourtant, la question de l'accessibilité et de l'approvisionnement de ces espaces est au cœur des préoccupations. Les espaces ruraux en Afrique sont caractérisés par la faible densité de population (B. Schmitt et F. Goffette-Nagot, 2000, p. 43), par le paysage, qu'il soit naturel ou humain et principalement, par les activités agricoles qui y tiennent une place de choix. Les productions agricoles, en dépit de leur prépondérance, sont inégalement distribuées à l'échelle des marchés ruraux. L'approvisionnement des marchés ruraux soulève ainsi des enjeux importants pour les relations ville-campagnes.

Le marché est un lieu géographique où l'on échange des produits concrets et visibles. Le marché rural est un lieu d'échanges, de fréquentations régulières et d'interactions sociales, qui, étant, en outre, positivement connoté et perçu, apparaît comme le « haut lieu » de l'espace vécu en milieu rural africain (J-L. Chaléard, 1996, p. 493). Il joue, à ce titre, un rôle déterminant dans l'organisation de l'espace rural et est, en raison de son dynamisme, un facteur d'attraction, d'équipements socio-collectifs et de justification des flux en provenance de la ville (K. Kabamba et K. Ntumba 1999, p. 93). L'organisation de l'espace rural par les marchés se trouve entravée par plusieurs facteurs dont l'enclavement fonctionnel. P. Saffache (2003, p. 133), dans une conception géographique, appréhende l'enclavement comme « l'isolement géographique ou retard de développement économique et social d'une région ». L'enclavement fonctionnel est un processus complexe régi par un faisceau de facteurs qui interagissent pour engendrer l'isolement d'un espace. En milieu rural, l'enclavement fonctionnel est l'incapacité du système de transport à assurer la cohésion territoriale d'un espace fragmenté (H. Yesguer, 2009, p. 36). Selon l'approche économique envisagée par P. George et F. Verger, (2013, p. 211), l'enclavement est l'absence d'accès au marché sur un espace donné.

La Côte d'Ivoire connaît des problèmes d'infrastructures routières engendrant d'énormes problèmes d'accessibilité et d'écoulement des produits agricoles sur les marchés aussi bien ruraux qu'urbains. Cette situation se présente avec acuité dans le Centre-Ouest du pays particulièrement dans la région de la Marahoué. La sous-préfecture de Bonon se trouve davantage confrontée à un enclavement de type fonctionnel. Les populations agricoles dans ce milieu rural sont dans une situation de fermeture, d'isolement, d'éloignement, voire d'enclavement. Dès lors, comment l'enclavement fonctionnel impacte-t-il l'accès aux marchés à Bonon ? Cet article analyse les effets socio-économiques de l'enclavement fonctionnel à Bonon. Il fait d'abord un état des lieux de l'enclavement à travers le système de transport, il analyse ensuite l'enclavement fonctionnel comme obstacle d'accès aux besoins alimentaires. Enfin, l'étude s'intéresse aux réponses des populations rurales à l'enclavement fonctionnel à Bonon.

1- MATERIEL ET METHODES

Le cadre géographique de cette étude est la sous-préfecture de Bonon, érigé en 1986 par le décret n° 86-1021 du 24 septembre 1986. Située à 324 kilomètres d'Abidjan, la sous-préfecture de Bonon est localisée dans le Centre-Ouest de la Côte d'Ivoire (Figure 1) plus précisément dans la région de la Marahoué.

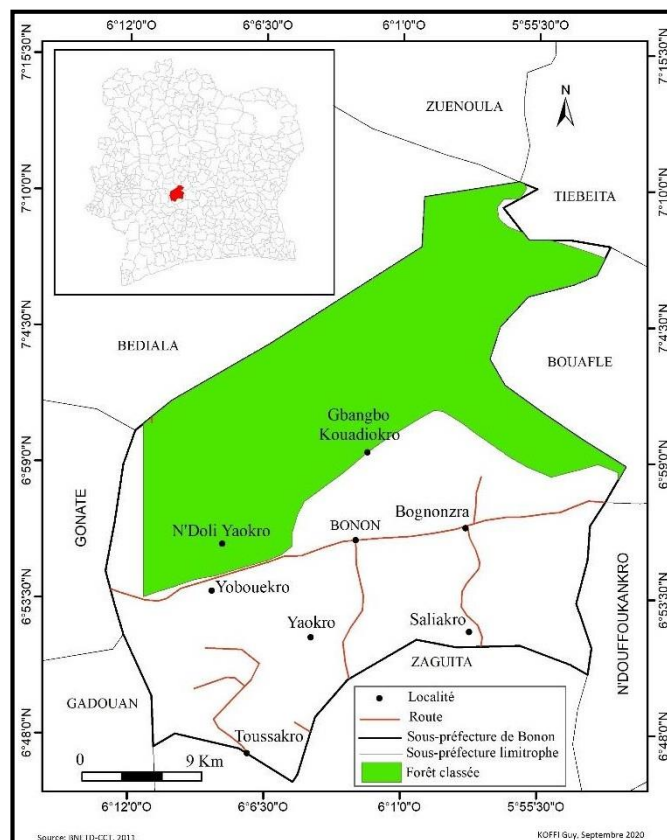


Figure 1 : Localisation de la sous-préfecture de Bonon

Cette étude est une géographie de l'accessibilité qui consiste à établir la géographie de tous les facteurs d'accès (utilisation) aux services (P. Bonnet, 2002, p. 3). Dans le contexte d'accès aux marchés ruraux, l'accès fait référence à la capacité de transaction (vente et achat) des populations rurales. La conception du recours purement géographiques citée par S. Haddad, (1992, p. 124) incorpore diversement la notion de distance entre l'offre et la demande. Elle intègre la distance géographique, distance temps, distance socioculturelle non directement géographique (écart de croyance entre offreur et demandeur), distance économique (coûts, prix à payer).

Les données utilisées pour conduire cette étude sont de sources primaires et secondaires. Les données secondaires, essentiellement constituées par les ressources documentaires, statistiques et cartographiques, ont été acquises auprès d'institutions de gestion agricole. Les données primaires, à la fois quantitatives et qualitatives ont été recueillies lors d'une enquête transversale menée à l'échelle de la sous-préfecture de Bonon. L'enquête qui s'est déroulée au cours de la période de juin à juillet 2017 a été menée à l'aide d'un questionnaire semi-structuré. Les investigations ont été menées dans huit (08) localités choisies selon des critères cardinaux de représentativité géographique, auprès de 183 ménages choisis de façon aléatoire. Le questionnaire, articulé autour des systèmes de transports, d'approvisionnement et de commercialisation des produits agricoles, a permis de faire une lecture du niveau d'enclavement, de la disponibilité des produits agricoles sur les marchés ainsi que des pratiques de résilience des populations. L'enquête par questionnaire a été doublée par une observation directe sur le terrain.

Le matériel, constitué par des appareils GPS et des appareils photo numériques ont aidé à l'acquisition des données de terrain. De même, les logiciels QGIS 2.18.9 et XLSTAT ont aidé au traitement cartographique et statistique des données.

2. RESULTATS

Les investigations menées afin d'assurer une meilleure appréhension des effets socio-économiques de l'enclavement fonctionnel sur l'accès aux marchés ruraux dans la sous-préfecture de Bonon, ont abouti aux résultats suivants.

Etat des lieux de l'enclavement fonctionnel dans la sous-préfecture de Bonon

Diversité de réseaux routiers en état de dégradation dans la sous-préfecture de Bonon

L'analyse typologique du réseau routier à Bonon se rapporte aux types de voies (Figure 2) associés à leur équipement, à leur niveau d'attractivité par l'influence des moyens de transport.

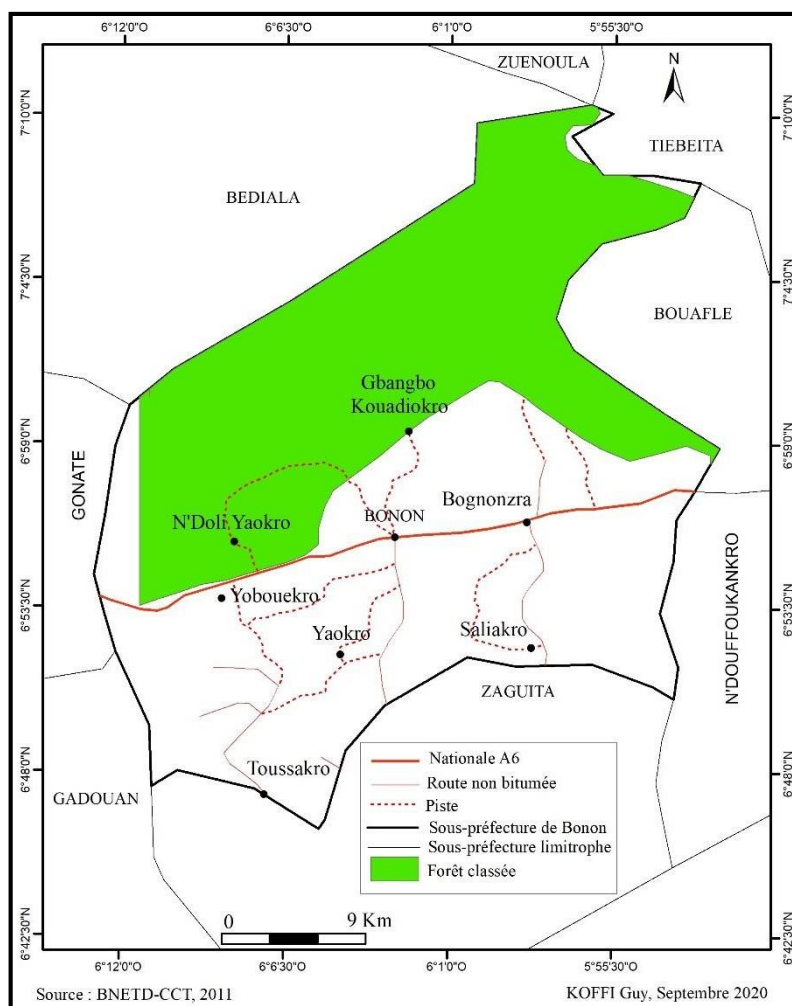


Figure 2 : Réseau routier de la sous-préfecture de Bonon

La nationale A6 est la seule voie de liaison avec les autres villes de la région, y compris avec les localités de l'Ouest du pays.

Cette voie est de plus en plus soumise à une dégradation de son emprise. Les trottoirs disparaissent de plus en plus en raison de l'action de l'érosion mais aussi la vétusté du bitume accentuée par les activités humaines exercées le long de la voie (photo 1). Les trottoirs sont également l'objet d'occupation anarchique (photo 2). Circuler les jours de marché est un véritable calvaire dans la mesure où les populations venant des différents hameaux, les commerçants, les élèves, les motos et les véhicules s'entremêlent. Cette situation est

responsable de nombreux accidents de la voie publique. En effet, sur la période de janvier à juin 2017, 90 cas d'accident ont été enregistrés. Il s'agit de 30 cas d'accident impliquant des dégâts matériels, 50 cas d'accident ayant fait des blessés et 10 cas d'accident mortels.



Photo 1 : Dégradation du trottoir à Bonon



Photo 2 : Occupation anarchique du trottoir à Bonon

Prise de vues: F. N'guessan, juin 2017

Les voies dites secondaires de la sous-préfecture de Bonon sont dans leur ensemble dépourvues de bitume (photo 1). Elles sont caractérisées par leur largeur beaucoup plus importante que celle des pistes. Les voies secondaires manquent énormément d'entretien. Leur reprofilage est irrégulier en raison du déficit d'investissements. Les difficultés de financement freinent véritablement toute politique d'entretien effectif des deux principales voies secondaires. On distingue deux grandes voies secondaires (photo 2). Ces dernières ne traversent pas toute la sous-préfecture, ce qui laisse une grande partie des localités composées de 112 629 habitants dans une situation d'enclavement.

Les pistes se présentent comme le réseau de transport par excellence dans maintes localités de la sous-préfecture de Bonon. Ce sont en général de petites voies très dynamiques ouvertes à l'aide de machette, de manière traditionnelle. Elles peuvent être également ouvertes à l'aide de machines pour se rétrécir plus tard du fait du déficit d'entretien (photo 3). A Saliakro, localité située à 10 km de la voie nationale et à 16 km de la ville de Bonon, les habitants rencontrent d'énormes difficultés en période pluvieuse. Les populations peuvent mettre deux à trois jours selon la crue sans pouvoir accéder à leur marché de proximité qui se trouve juste à 3 km. Dans le but d'annihiler ce problème, le chef dudit campement a, de concert avec ses populations, développé l'idée de construire un pont traditionnel d'un coût d'environ 300 000 FCFA. Mais, cet aménagement de fortune ne résiste toujours pas face à une forte intensité du cours d'eau en période de crue. D'autres réalisations de ponts traditionnels ont été perçues sur les liaisons des localités de Toussakro et de Gbangbokouadiokro (photo 4).



Photo 3 : Piste villageoise de Saliakro



Photo 4 : Pont de fortune fait en bois à
Toussakro

Prise de vues : F. N'guessan, juin 2017

Inégale disponibilité et d'accès aux moyens de transport dans la sous-préfecture de Bonon

Les moyens de transport dans la sous-préfecture de Bonon présentent un déficit du point de vue quantitatif et qualitatif. Ils sont généralement composés de véhicules automobiles et de motos de transport (figure 3). Les motos sont les plus nombreuses. Selon les informations recueillies auprès de l'autorité municipale, ce sont environ 850 taxi-motos qui desservent la commune de Bonon. Toutefois, l'accès à ces différents moyens de transport n'est pas homogène sur toute l'étendue de la sous-préfecture.

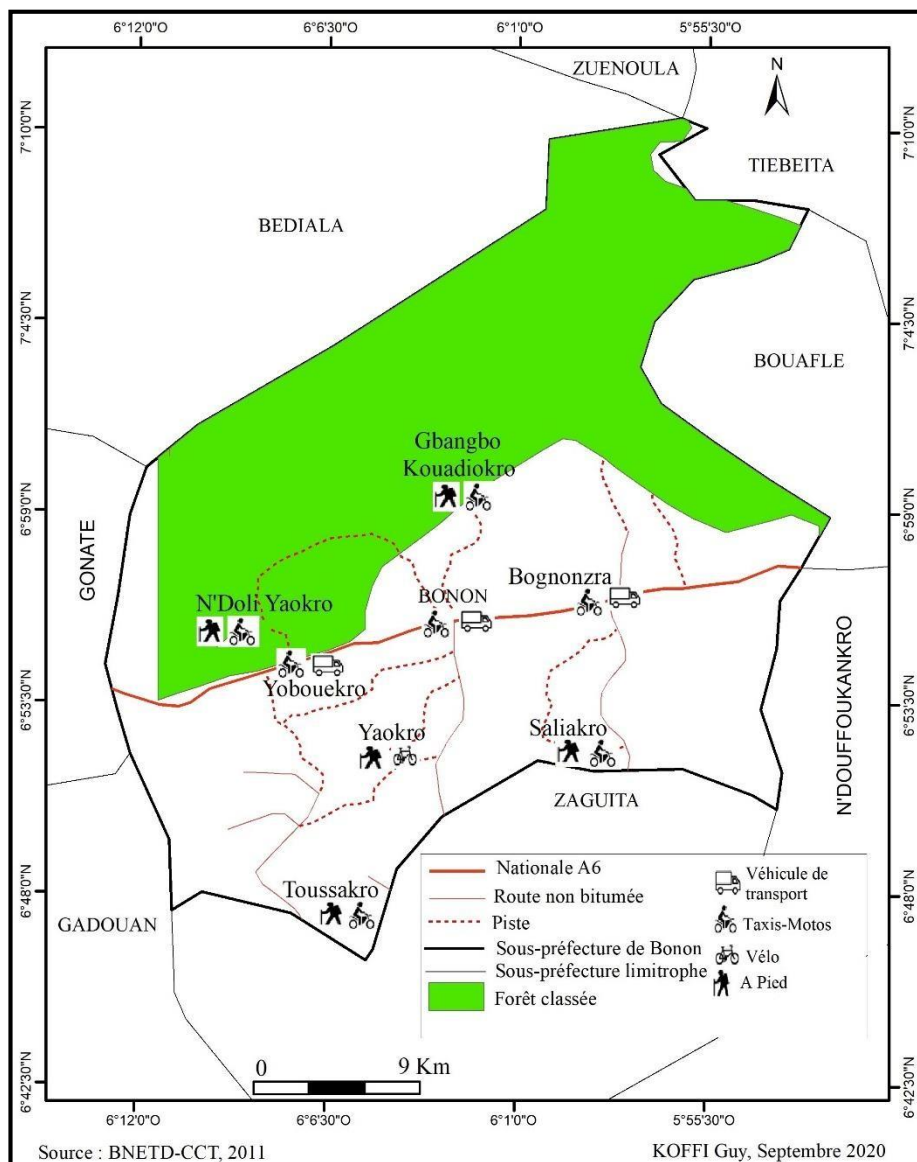


Figure 3 : Moyens de transport pour l'accès aux localités et au marché de Bonon

Cette carte traduit les inégalités d'accès aux moyens de transport pour la satisfaction des questions de déplacement des populations. Parmi les quatre principaux moyens utilisés par les ménages, les taxi-motos restent les plus dominants car adaptables quel que soit l'état de dégradation de la voie et même de l'éloignement de la localité. Les véhicules de transport sont beaucoup plus nombreux sur la nationale A6 bitumée alors que les motos se retrouvent davantage sur les pistes et les voies non bitumées.

Enclavement fonctionnel : un véritable obstacle d'accès aux marchés ruraux dans la sous-préfecture de Bonon

Répartition des marchés dans la sous-préfecture de Bonon

La sous-préfecture de Bonon connaît un faible niveau d'équipements et d'infrastructures de base. Cette réalité s'observe particulièrement au niveau des marchés. La sous-préfecture n'abrite qu'un marché urbain localisé à Bonon. Autour de ce marché situé au centre de la sous-préfecture, gravite des marchés ruraux (Figure 4).

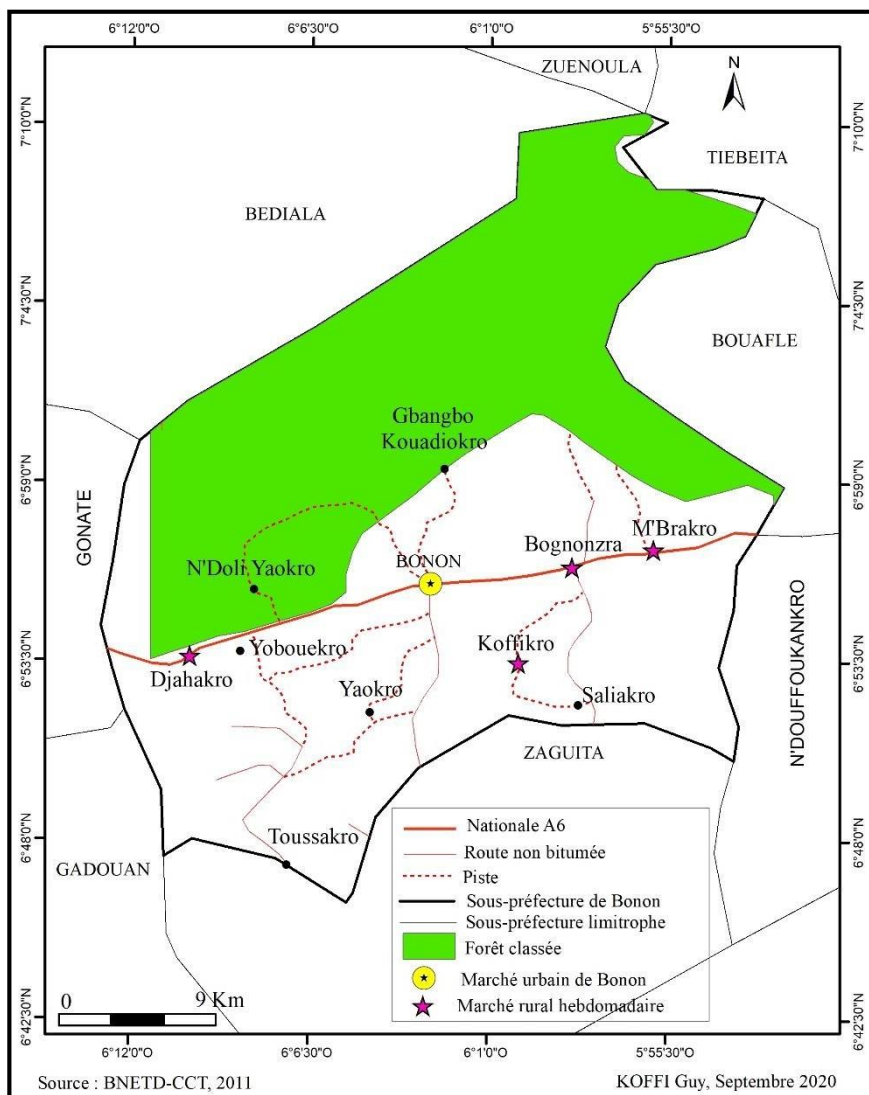


Figure 4 : Répartition des principaux types marchés dans la sous-préfecture de Bonon

La quasi-totalité des marchés ruraux est implantée dans les localités situées autour de la nationale A6. Excepté la localité de Koffikro située à 7 km de la nationale A6. Ces marchés sont inégalement répartis sur toute l'étendue de la sous-préfecture. Les parties Sud, Sud-Ouest, Sud-Est et le Nord (zone hors-parc), ne bénéficient d'aucun marché rural compétitif. Les localités de ces différentes zones sont réduites à se rabattre sur le marché urbain de Bonon. C'est l'exemple de Yaokro et Toussakro où tous les ménages préfèrent malgré l'absence de moyens de transport se rendre au marché de Bonon pour leurs transactions. Des petits marchés ruraux secondaires existent dans les campements au niveau des aires protégées. Il s'agit notamment de Gbangbokouadiokro et N'Doli Yaokro.

2.2.2 Rapport temps/distance comme contrainte d'accès aux marchés

Dans la sous-préfecture de Bonon, l'état de la voirie influence significativement le temps de parcours entre les différentes localités (Figure 5).

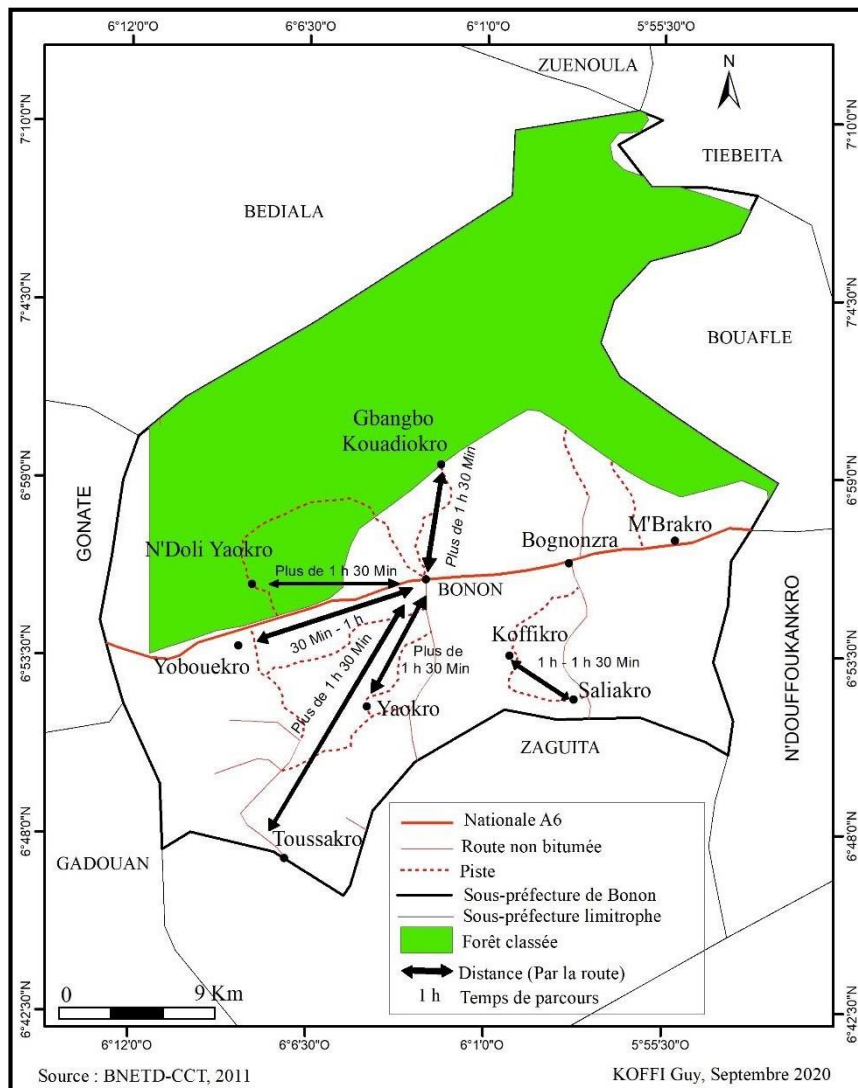


Figure 5 : Temps d'accès aux marchés dans les localités rurales

Le temps d'accès au marché préféré des ménages diffère d'une localité à l'autre. Cette situation se traduit en partie par l'hétérogénéité dans la préférence des marchés pour l'accomplissement des achats. En effet, dans les localités hors du parc, à Bognonzra par exemple, la présence d'un marché local interne, pousse la totalité des ménages à y faire leurs achats de produits alimentaires en moins de 30 minutes d'accès. Quant au niveau de la localité de Saliakro, tous les ménages font plus de 1 heure pour accéder au marché de Koffikro qui se trouve à près de 3 km. Plus des trois quarts (3/4) des localités qui effectuent leur achat au centre urbain (Bonon) mettent 30 minutes à 1 heure de parcours. Quant aux autres localités, elles mettent entre 1 heure et 1 heure 30 minutes pour arriver à la ville.

Dans les localités qui se trouvent au niveau du parc, le constat est sensiblement le même. Cependant, des contrastes s'observent entre la localité de Gbangbokouadiokro où tous les ménages convergent vers le marché de Bonon sur une durée de plus de 1 heure 30 minutes et, celle de N'doli Yaokro où environ la moitié des ménages préfèrent le marché rural de Soleye situé à près d'une heure car plus proche pour leurs achats et ventes de produits.

2.2.3. Commercialisation de la banane plantain, une activité tributaire de la situation d'enclavement

La banane est un produit agricole très prisé dans la vie socio-économique des populations de Bonon. Plus généralement, sa mise en culture se fait en association avec des plants de cacao. Le bananier joue un rôle déterminant dans le développement et la résistance des jeunes plants de cacao. Il protège et accélère l'évolution du cacao tout en lui apportant de l'humidité et son ombrage. Cette association de culture est la technique la plus appréciée par les producteurs de cacao et de café. La banane, produite en abondance à Bonon est le deuxième produit agricole commercial après le cacao.

La commercialisation de la banane était une activité fructueuse dans la sous-préfecture de Bonon et constituait une source de revenus importante pour les ménages. Pour ces ménages, le gain obtenu après-vente, est destiné à l'achat d'autres produits alimentaires de première nécessité tels que la viande, le poisson, le riz, les produits laitiers, les matières grasses (huile), les produits d'assaisonnement (cubes Maggi). Cependant, la vente de ce produit profite peu aux paysans. En raison du mauvais état de la route, de l'absence de moyens de transport fiables et permanents dans le milieu rural, la banane est achetée aux paysans à des prix dérisoires. Le prix de la banane varie selon les localités. L'éloignement du marché de la ville de Bonon ainsi que celui de l'axe national A6, interfèrent sur le prix d'achat de la banane dans les localités rurales (figure 6).

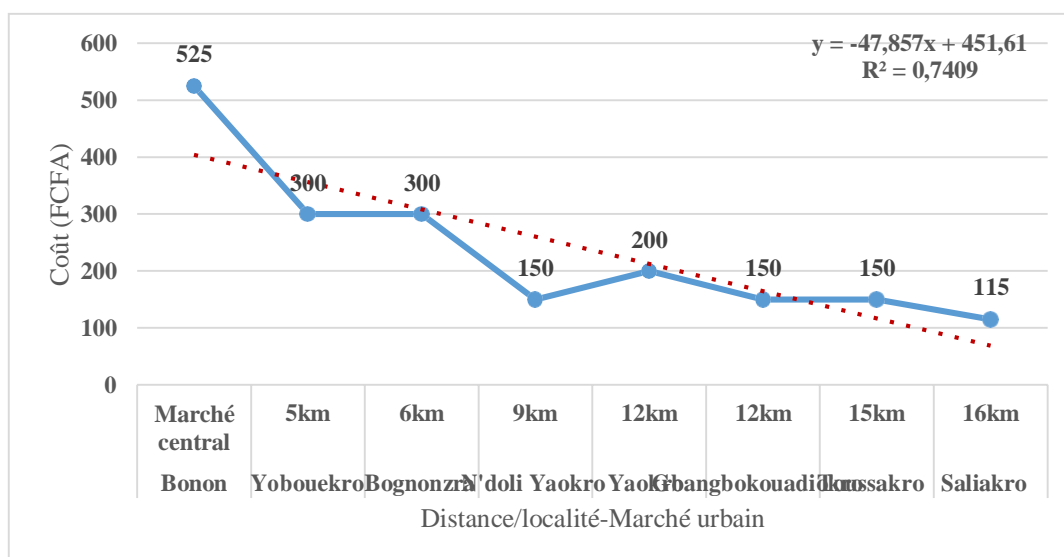


Figure 6 : Evolution du coût moyen du régime de banane selon qu'on s'éloigne de Bonon
Source : Enquêtes de terrain, Juillet 2017

La ville de Bonon abrite le marché urbain qui est le plus important et qui représente de ce fait le point de convergence de l'essentiel des produits de l'espace sous-préfectoral. La droite d'équation $y = -47,857x + 451,61$ indique qu'au fur et à mesure qu'on s'éloigne du marché central, le prix du régime de banane connaît une baisse allant de 525 à 115 FCFA à 16 Km du lieu central.

En considérant la banane comme source de revenus, l'on s'aperçoit que lorsqu'on s'éloigne de la ville et de l'axe national, les revenus baissent, affectant ainsi l'économie des ménages ruraux.

Résilience des populations face à l'enclavement fonctionnel en milieu rural

Diversité de réponses face à la dégradation des routes

Le réseau routier est un élément incontournable dans le développement agricole des régions. Dans les localités rurales de Bonon, les paysans ont du mal à acheminer leurs productions vers le marché urbain. Face à cette situation inconfortable, les populations adoptent diverses attitudes (figure 7).

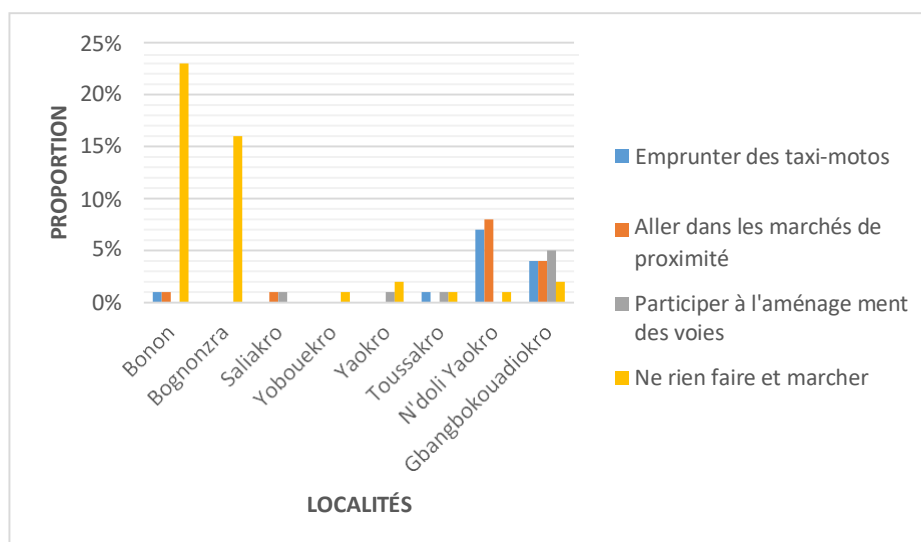


Figure 7 : Stratégies de contournement face aux obstacles d'accès au marché

Source : Enquêtes de terrain, Juillet 2017

Les stratégies employées par les populations rurales de Bonon diffèrent selon les localités. Au nombre des stratégies, on note le fait d'emprunter des taxi-motos, de se rendre au marché de proximité, d'initier des aménagements communautaires des voies et de faire les trajets à pied. Les populations des localités situées hors du parc ont plus recours à la marche. Elles empruntent moins les taxi-motos, contrairement aux populations des localités situées à l'intérieur du parc telles que Gbangbokouadiokro et N'doli Yaokro qui ont recours aux taxi-motos comme moyens de transport privilégiés.

Taxi-motos comme choix modal des ménages dans la sous-préfecture de Bonon

Les taxi-motos jouent un rôle essentiel dans le déplacement des ménages. Ce moyen paraît incontournable dans le transport des individus ainsi que de leurs produits dans de nombreuses localités rurales plus particulièrement celles de l'intérieur du parc qui sont interdites à tout accès de véhicule de transport. L'activité de taxi-motos contribue à l'amélioration de la mobilité des ménages, des localités vers les marchés ruraux. Toutefois, il convient de faire remarquer qu'il existe un éventail de moyens de mobilité auquel les populations ont recours (figure 8).

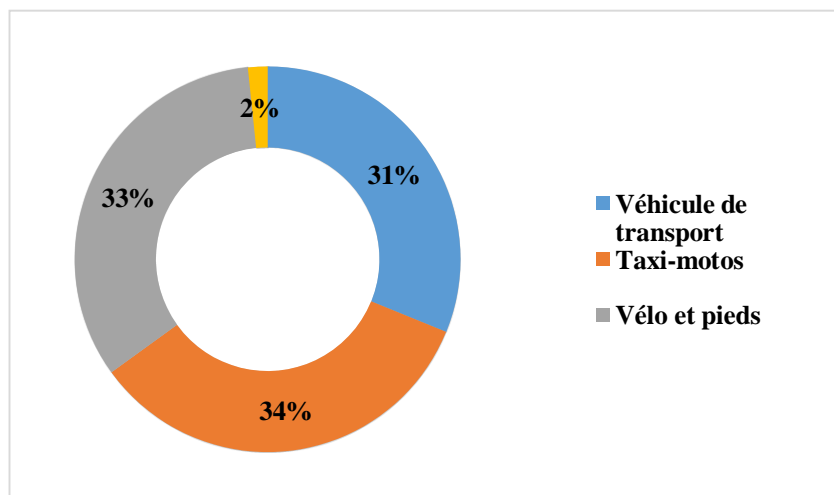


Figure 8 : Moyens de mobilité des ménages de la sous-préfecture de Bonon
Source : Enquêtes de terrain, Juillet 2017

Environ 67 % des ménages, empruntent un moyen de transport de leur domicile ou localité jusqu'à leur marché de préférence. Parmi ceux-ci, les taxi-motos sont le moyen le plus important, empruntés à environ 34 % par les ménages. 31% des ménages empruntent un véhicule de transport. Ces ménages sont généralement dans les localités situées aux abords de l'axe national encore moins sur les voies secondaires. Certains ménages font l'alternance entre ces deux moyens de transport. Parfois, ils empruntent les véhicules et une autre fois, ils empruntent les taxi-motos. Ils ne représentent que 2 % des ménages enquêtés. Par ailleurs, 33 % des ménages marchent ou empruntent des vélos pour accéder au marché en raison du manque de moyens de transport et de l'état des voies. Il faut ajouter également les difficultés financières du ménage à assurer le transport aller-retour qu'il juge exorbitantes.

3. DISCUSSION

En l'absence de politiques de reprofilage, la sous-préfecture de Bonon se trouve dans une situation d'enclavement au regard de ses voies de communication en dégradation accentuée par les effets de l'érosion. Selon le PAM (2012, p. 9), en Guinée, la défaillance du réseau routier constitue un facteur d'enclavement principalement pendant la saison pluvieuse. L'étude rapporte que 57 % des villages sont enclavés pendant au moins une partie de l'année à cause de la pluie (41 %) et des mauvaises routes (30 %). Seulement 10 % des villages sont accessibles par route bitumée. Le réseau routier est fortement dégradé, peu développé et très insuffisant au regard de la superficie du pays ou de la densité de la population. I. A. Yonlihinza, (2011, p. 28) évoquant l'enclavement dans les pays d'Afrique subsaharienne, indique que la desserte par des transports souvent inadaptés et en constant décalage avec le rythme de la croissance des besoins, explique l'enclavement de parties entières de territoires et des difficultés énormes pour les populations à se déplacer. Il justifie cette position par l'absence de voies de communication performantes et, souligne que les différentes localités restent enclavées et laissent se développer un circuit d'échanges très limité en volume et dans l'espace.

Sur la question relative aux moyens de transport évoquée par l'auteur précédent, il faut noter que dans la sous-préfecture de Bonon, l'accès aux moyens de transport n'est pas homogène. En effet, les populations implantées dans les aires protégées font face à des difficultés d'accès aux moyens de transport. Les aires protégées sont formellement interdites à toutes installations et activités humaines. Par conséquent, les moyens de transport y sont également interdits d'accès. Ces localités clandestines ne disposent d'aucun véhicule de transport. Sont autorisés d'accès

que les camions de chargement des produits agricoles tels que le cacao et la banane plantain. L'essentiel du transport des personnes est assuré par les taxi-motos qui prestent clandestinement à l'intérieur de la forêt classée. Ce contexte occasionne une hausse du coût du transport qui sanctionne l'économie des ménages ruraux mais également crée l'inconfort et l'insécurité offert par les déplacements à motos. Pour I. A. Yonlihinza, (2011, p. 118), les moyens de transport les plus couramment utilisés par les populations rurales demeurent la marche les charrettes et les animaux de bât. Il note, par ailleurs, que l'incidence de la pauvreté est plus élevée dans les villages enclavés et les quartiers périurbains que dans les villages et quartiers ayant accès aux routes et aux moyens de transport. Ainsi, l'enclavement n'est pas une réalité exclusive au milieu rural. L. D. Olvera *et al.* (2010, p. 340) soutient que la situation d'enclavement est d'autant plus importante en milieu urbain qu'elle arrive à dégrader les conditions sociales des populations qui y vivent. Selon lui, dans les zones périphériques non loties qui concentrent une part importante des populations à bas revenus, le sous-équipement en services collectifs, les rares possibilités d'emploi et l'enclavement tendent à se combiner pour créer de véritables « trappes à pauvreté ».

B. Steck, (2001) cité par H. Yesguer (2009, p. 31), aborde une autre facette de l'enclavement : les distances. Selon lui, les distances sont à la fois des formes et des facteurs d'enclavement : physique, politique, socioculturel et économique. Ces facteurs sont d'une part endogènes, causés par la nature et les habitants et, d'autre part, exogènes qui proviennent de l'espace politique et économique. Sur la question économique, les populations de la sous-préfecture de Bonon sont confrontées à des difficultés d'accès aux marchés ruraux. Ces difficultés s'observent par le constat fait au niveau du rapport temps/distance élevé, lors du ralliement des marchés ruraux. Le temps de ralliement aux marchés ruraux de Bonon est hétérogène et se justifie en majeure partie par la diversité des moyens de transport, selon l'état des voies. A Bondoukou, dans le Nord-Est de la Côte d'Ivoire, N. J. Aloko et T. Gogbé (2010, p. 21) remarquent que l'approvisionnement du marché central en produits agricoles par les marchés ruraux de l'arrière-pays se fait avec beaucoup de difficultés car les routes servant de liaison entre les marchés ruraux et les marchés urbains sont la plupart impraticables. Ils montrent aussi que cette impraticabilité des routes freine les transactions économiques au niveau des marchés ruraux et de ceux des villes. Cette situation joue donc un rôle défavorable pour l'approvisionnement des marchés, le développement local et la polarisation des espaces. Les difficultés d'approvisionnement des marchés induisent la hausse du prix d'achat des produits agricoles comme constaté à Bonon. Dans cet espace, la hausse des prix est inhérente à la forte demande et à l'exportation des produits agricoles vers d'autres régions du pays mais aussi des pays voisins.

En vue d'annihiler les difficultés de déplacement et d'accès aux marchés de Bonon, les populations trouvent des alternatives en ouvrant des pistes mais également en ayant recours à divers moyens de mobilité dont le plus innovant est constitué par les taxi-motos. D'usage personnel, les motos ont intégré le secteur du transport en commun dans la sous-préfecture de Bonon au cours de la décennie des années 2000. Comme à Bouaké au Centre de la Côte d'Ivoire, la crise militaro-politique de 2002 est le principal facteur à l'origine de l'activité des taxi-motos (J. H. K. Niamien *et al.*, 2017, p. 305). En effet, la crise a entraîné un déficit d'investissement dans les infrastructures sociales de base, notamment celui du transport. De ce fait, les routes laissées à l'abandon connaissent une dégradation progressive sous l'effet de l'érosion. Dans un tel contexte, le transport automobile se trouve entravé et les localités enclavées. L. D. Olvera *et al.*, (2007, p. 3) soutiennent qu'à Lomé et à Douala, les difficultés de circulation des véhicules de transport en commun suite aux tensions sociales au début des années 1990, est à la base de l'avènement des taxi-motos. L'essor des taxi-motos dans la mobilité rurale à Bonon a bénéficié d'une absence de contrôle douanier. Après la prise de contrôle de tout le Nord du pays par les

Forces nouvelles de Côte d'Ivoire en 2002, aucun service étatique de réglementation frontalier n'existait dans cette région (J. H. K. Niamien, 2015, p. 77). Ainsi, des relations commerciales vont se développer avec des pays voisins comme le Mali, le Burkina Faso, la Guinée et le Ghana. Cette situation va contribuer à impulser l'arrivée massive des motos et tricycles dans le Nord du pays. Sous l'effet de la diffusion des innovations, le mode de transport taxi-motos va envahir peu à peu le Nord pour se propager en direction du Centre et de l'Ouest de la Côte d'Ivoire.

CONCLUSION

La mobilité des populations rurales de la sous-préfecture de Bonon est fortement contrariée. En cause, la défaillance du système de transport qui constitue un véritable obstacle à l'accès au marché. Cette situation est fortement liée au mauvais état des routes, à l'inexistence d'un système de transport officiel dans les localités situées dans le parc national de la Marahoué, mais aussi au déficit d'investissement pour l'entretien des routes. S'en suivent des difficultés d'écoulement et de commercialisation des produits agricoles mais aussi des difficultés de ralliement des marchés avec des temps de parcours qui varient de 30 minutes à plus de 1 heure 30 minutes, pour des distances variant de 3 à 15 kilomètres. Comme alternative, les populations ont recours à des motos comme transport en commun. Les taxi-motos occupent une place cruciale dans la vie sociale des populations de la sous-préfecture de Bonon. Ils assurent l'essentiel du transport des biens et des personnes des localités rurales. Cette étude sur l'enclavement fonctionnel a été fondamentale pour la compréhension des enjeux de l'ouverture/fermeture des localités et des marchés ruraux dans la sous-préfecture de Bonon. Au-delà des aspects géographiques dont elle traite, cette étude ouvre un champ de recherche pour l'étude de l'enclavement sous des aspects politiques, organisationnels et culturels.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ALOKO N'Guessan Jérôme, GOGBE Téré, 2010, Une réflexion sur quelques pôles secondaires du commerce régional », *Échanges et réseaux marchands en Afrique*, 101 p.
- BONNET Pascal, 2002, *Le concept d'accessibilité dans les systèmes de santé*, Université Montpellier 3 Paul Valéry, dossier DEA GEOS, 25 p.
- CHALEARD Jean-Louis, 1996, *Temps des villes, temps des vivres. L'essor du vivrier marchand en Côte d'Ivoire*, Karthala, coll. "Hommes et Sociétés", Paris, 661 p.
- GEORGE Pierre., VERGER Fernand, 2013, *Dictionnaire de la géographie*, quatrième édition de poche mise à jour, 4ème édition « Quadriges » : 2013, Février, PUF, Paris, p. 149.
- HADDAD Slim, 1992, *Utilisation des services de santé en pays de développement : une étude longitudinale dans la zone de santé rurale de Nioki au Zaïre*. Thèse de doctorat, Université de Lyon 1, 362 p.
- KABAMBA Kabata., NTUMBA Kabale., 1999, *Marchés ruraux et relations ville-campagne dans l'arrière-pays immédiat de Kananga*, Liège, Bulletin de la société géographique de Liège, vol. 36, pp. 93-101
- N'GUESSAN N'Guessan Francis, 2017, *Enclavement fonctionnel et insécurité alimentaire dans la sous-préfecture de Bonon*, Mémoire de master, Université Alassane Ouattara de Bouaké, Côte d'Ivoire, 266 p.
- NIAMIEN Kadjo Henri Joel, 2015, *Essor des motos et risque d'accident à Bouaké*, Mémoire de master, Université Alassane Ouattara de Bouaké, Côte d'Ivoire, 252 p.

NIAMIEN Kadjo Henri Joel, KOUASSI Konan, ASSI-KAUDJHIS Joseph, 2017, « Essor des mototaxis et restructuration de l'espace urbain de Bouaké dans un contexte post-crise » in *revue scientifique de littérature, des langues et des sciences sociales*, numéro 5, Abidjan, pp 303-323

OLIVERA Lourdes Diaz, PLAT Didier, POCHET Pascal et SAHABANA Maïdadi, 2010, *Entre contraintes et innovations : évolutions de la mobilité quotidienne dans les villes d'Afrique subsaharienne*, Université de Lyon, CNRS, pp. 337-348.

OLIVERA Lourdes Diaz, PLAT Didier, POCHET Pascal et SAHABANA Maïdadi, 2007, La diffusion des motos-taxis dans l'Afrique urbaine au sud du Sahara, les dynamiques territoriales : débat et enjeux entre les différentes approches disciplinaires, 17 p., consulté le 21 janvier 2017 <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00175729/document>

PAM, 2012, *Enquête Nationale de la Sécurité Alimentaire et de la Vulnérabilité (ENSAV)*, Guinée, pp 1-17.

SAFFACHE Pascal, 2003, *Dictionnaire simplifié de la géographie*, Publibook, Paris, 345p.

SCHMITT Bertrand, GOFFETTE-NAGOT Florence, 2000, « Définir l'espace rural ? De la difficulté d'une définition conceptuelle à la nécessité d'une délimitation statistique », In *Économie rurale*, N°257, pp. 42-55

YESGUER Hichem, 2009, *Enclavement des espaces ruraux/approche géographique de l'ouverture/ Fermeture des villages Kabyles*, Thèse de Doctorat en Géographie, Université du Havre, 34

YONLIHINZA Issa Abdou, 2011, *Transports et désenclavement dans la problématique du développement local à Téra au Niger*, Thèse de Doctorat, Université Toulouse 2 Le Mirail, 416 p.

1- Contexte, Justification et Objectifs du journal

Le développement des territoires ruraux est une préoccupation prise en compte par de nombreux organismes internationaux que nationaux à travers les projets et programmes de développement.

En Afrique, le défi du développement est indissociable du devenir des espaces ruraux. Les territoires ruraux sont caractérisés par d'importantes activités rurales qui influencent sur la dynamique du monde rural et la restructuration des espaces ruraux.

En effet, de profondes mutations s'observent de plus en plus au sein du monde rural à travers les activités agricoles et extra agricoles. Des innovations s'insèrent dans les habitudes traditionnelles des ruraux. Cela affecte sans doute le système de production des biens et services et les relations entre les villes et campagnes.

Ainsi, dans ce contexte de mutation sociétale, de nouvelles formes d'organisation spatiale s'opèrent. Ces nouvelles formes dénotent en partie par les différents modes de faire-valoir. Aussi, plusieurs composantes environnementales sont-elles impactées et nécessitent donc une attention particulière qui interpelle aussi bien les dirigeants politiques, les organismes non étatiques et les populations locales pour une gestion durables des espaces ruraux.

Par ailleurs, le contexte de la décentralisation, le développement à la base implique toutes les couches sociales afin d'amorcer réellement le développement. Ainsi, la femme rurale, à travers le rôle qu'elle joue dans le système de production de biens et services, mérite une attention particulière sur le plan formation, information et place dans la société en pleine mutation.

Enfin, en analysant le contexte socioculturel et l'évolution de la croissance démographique que connaissent les campagnes, les questions d'assainissement en milieu rural doivent de plus en plus faire l'objet des préoccupations majeures à tous les niveaux de prises de décision afin de garantir à tous un cadre de vie sain et réduire l'extrême pauvreté en milieu rural.

Le premier numéro du Journal de Géographie Rurale Appliquée et Développement (*J_GRAD*) du Laboratoire de Géographie Rurale et d'Expertise Agricole (LaGREA) s'inscrit dans la logique de parcourir de façon profonde tous les aspects liés au monde rural. A ce titre, les axes thématiques prioritaires ci-après seront explorés.

Axe 1 : Dynamique des espaces ruraux et Aménagement de l'espace rural

- ✓ Mutations spatiales et dynamique des espaces ruraux ;
- ✓ Gestion du foncier rural et environnementale ;
- ✓ Climat, aménagements hydroagricoles ;
- ✓ SIG et gestion des territoires ruraux ;
- ✓ Gouvernance et planification des espaces ruraux.

Axe 2 : Economie rurale

- ✓ Activités agricoles et sécurité alimentaire ;
- ✓ Ecotourisme ;
- ✓ Artisanat rural ;
- ✓ Territoires, mobilité et cultures.

Axe 3 : Genre et développement rural

- ✓ Femmes et activités rurales ;
- ✓ Développement local ;
- ✓ Echanges transfrontaliers dans les espaces ruraux ;
- ✓ Hygiène et assainissement en milieu rural.

2. Instructions aux auteurs

Politique éditoriale

Le Journal de Géographie Rurale Appliquée et Développement (*J_GRAD*) publie des contributions originales en français ou en anglais dans tous les domaines de la science sociale.

Les contributions publiées par le journal représentent l'opinion des auteurs et non celle du comité de rédaction. Tous les auteurs sont considérés comme responsables de la totalité du contenu de leurs contributions.

Le Journal de Géographie Rurale Appliquée et Développement (*J_GRAD*) est semestrielle. Il apparaît deux fois par an, tous les six mois (juin et décembre).

Soumission et forme des manuscrits

Le manuscrit à soumettre au journal doit être original et n'ayant jamais été fait objet de publication au paravent. Le manuscrit doit comporter les adresses postales et électroniques et le numéro de téléphone de l'auteur à qui doivent être adressées les correspondances. Ce manuscrit soumis au journal doit impérativement respecter les exigences du journal.

La période de soumission des manuscrits est de : 01 au 31 août 2020.

Retour d'évaluation : 30 septembre 2020.

Date de publication : 15 décembre 2020.

Les manuscrits sont envoyés sur le mail du journal de Géographie Rurale Appliquée et Développement (*J_GRAD*) à l'adresse: journalgrad35@gmail.com avec copie à Monsieur Moussa GIBIGAYE <moussa_gibigaye@yahoo.fr>.

Langue de publication

J_GRAD publie des articles en français ou en anglais. Toutefois, le titre, le résumé et les mots clés doivent être donnés dans deux langues (anglais et français).

Page de titre

La première page doit comporter le titre de l'article, les noms des auteurs, leur institution d'affiliation et leur adresse complète. Elle devra comporter également un titre courant ne dépassant pas une soixantaine de caractères ainsi que l'adresse postale de l'auteur, à qui les correspondances doivent être adressées.

- Le titre de l'article est en corps 14, majuscule et centré avec un espace de 12 pts après le titre (format > paragraphe > espace après : 12 pts).
- Les noms et prénoms des auteurs doivent apparaître en corps 12, majuscule et centré et en italique.
- Les coordonnées des auteurs (appartenance, adresse professionnelle et électronique) sont en corps 10 italique et alignés à gauche.

Résumé

Le résumé comporte de 250 à 300 mots et est présenté en Français et en Anglais. Il ne contient ni référence, ni tableau, ni figure et doit être lisible. Il doit obligatoirement être structuré en cinq parties ayant respectivement pour titres : « Description du sujet », « Objectifs », « Méthode », « Résultats » et « Conclusions ». Le résumé est accompagné d'au plus 05 mots-clés. Le résumé et les mots-clés sont composés en corps 9, en italique, en minuscule et justifiés.

Introduction

L'introduction doit fournir suffisamment d'informations de base, situant le contexte dans lequel l'étude a été réalisée. Elle doit permettre au lecteur de juger de l'étude et d'évaluer les résultats acquis.

Corps du sujet

Le corps du texte est structuré suivant le modèle IMReD. Chacune des parties joue un rôle précis. Elles représentent les étapes de la présentation.

Introduction

L'introduction doit indiquer le sujet et se référer à la littérature publiée. Elle doit présenter une question de recherche.

L'objectif de cette partie est de mettre en avant l'intérêt du travail qui est décrit dans l'article et de justifier le choix de la question de recherche et de la démarche scientifique.

Matériel et méthodes

Cette partie doit comprendre deux volets : présentation succincte du cadre de recherche et l'approche méthodologique adoptée.

2.3.5.3 Résultats

Les résultats sont présentés sous forme de figures, de tableaux et/ou de descriptions. Il n'y a pas d'interprétation des résultats dans cette partie. Il faut particulièrement veiller à ce qu'il n'y ait pas de redondance inutile entre le texte et les illustrations (tableaux ou figures) ou entre les illustrations elles-mêmes.

2.2.5.4 Discussion

La discussion met en rapport les résultats obtenus à ceux d'autres travaux de recherche. Dans cette partie, on peut rappeler l'originalité et l'intérêt de la recherche. A cet effet, il faut mettre en avant les conséquences pratiques qu'implique cette recherche. Il ne faut pas reprendre des éléments qui auraient leur place dans l'introduction.

Conclusion

Cette partie résume les principaux résultats et précise les questions qui attendent encore des réponses.

Les différentes parties du corps du sujet doivent apparaître dans un ordre logique.

L'ensemble du texte est en corps 12, minuscule, interligne simple, sans césure dans le texte, avec un alinéa de première ligne de 5 mm et justifié (Format > paragraphe > retrait > 1ère ligne > positif > 0,5 cm). Un espace de 6 pts est défini après chaque paragraphe (format > paragraphe > espace après : 6 pts). Les marges (haut, bas, gauche et droite) sont de 2,5 cm.

- Les titres (des parties) sont alignés à gauche, sans alinéa et en numérotation décimale
- La hiérarchie et le format des titres seront les suivants :

Titre de premier ordre : (1) MAJUSCULE GRAS justifié à gauche

Titre de 2ème ordre : (1-1) Minuscule gras justifié à gauche

Titre de 3ème ordre : (1-1-1) Minuscule gras italique justifié à gauche

Titre de 4ème ordre : (1-1-1-1) Minuscule maigre ou puces.

Rédaction du texte

La rédaction doit être faite dans un style simple et concis, avec des phrases courtes, en évitant les répétitions.

Remerciements

Les remerciements au personnel d'assistance ou à des supports financiers devront être adressés en terme concis.

Références

Les passages cités sont présentés en romain et entre guillemets. Lorsque la phrase citant et la citation dépassent trois lignes, il faut aller à la ligne, pour présenter la citation (interligne 1) en romain, en diminuant la taille de police d'un point. Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, des façons suivantes :

- (Initiale(s) du Prénom ou des Prénoms de l'Auteur, année de publication, pages citées);

Exemples :

1-Selon C. Mathieu (1987, p. 139) aucune amélioration agricole ne peut être réalisée sans le plein accord des communautés locales et sans une base scientifique bien éprouvée ;

2-L'autre importance des activités non agricoles, c'est qu'elles permettent de sortir les paysans du cycle de dépendance dans laquelle enferment les aléas de la pluviométrie (M. Gueye, 2010, p. 21) ;

3-K. F. Yao *et al.*, (2018, p.127), estime que le conflit foncier intervient également dans les cas d'imprécision ou de violation des limites de la parcelle à mettre en valeur. Cette violation des limites de parcelles concédées engendre des empiètements et des installations d'autres migrants parfois à l'issue du donateur.

Les sources historiques, les références d'informations orales et les notes explicatives sont numérotées en série continue et présentées en bas de page. Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit :

- Nom et Prénom (s) de l'auteur, Année de publication, Zone titre, Lieu de publication, Zone Éditeur, les pages (pp.) des articles pour une revue.

Dans la zone titre, le titre d'un article est présenté en romain et 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 Éditeur, 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 : 2ndeéd.). Les références bibliographiques sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur.

Références bibliographiques Article

dans revue

GIBIGAYE Moussa, HOUINSOU Auguste, SABI YO BONI Azizou, HOUNSOUNOU Julio, ISSIFOU Abdoulaye et DOSSOU GUEDEGBE Odile, 2017, Lotissement et mutations de l'espace dans la commune de Kouandé. *Revue Scientifiques Les Cahiers du CBRST*, **12**, 237-253

Ouvrages, rapport

IGUE Oguniola John, 2019, *les activités du secteur informel au Bénin : des rentes d'opportunité à la compétitivité nationale*, Paris, France, Karthala, 252 p.

Articles en ligne

BOUQUET Christian et KASSI-DJODJO Irène, 2014, « Déguerpir » pour reconquérir l'espace public à Abidjan. In : *L'Espace Politique*, mis en ligne 17 mars 2014, consultée le 04 août 2017. URL : <http://espacepolitique.revues.org/2963>

Chapitre d'ouvrage

OFOUEME-BERTON Yolande, 1993, Identification des comportements alimentaires des ménages congolais de Brazzaville : stratégies autour des plats, in Muchnik, José. (coord.). *Alimentation, techniques et innovations dans les régions tropicales*, 1993, Paris, L'harmattan, 167-174.

Thèse ou mémoire :

FANGNON Bernard, 2012, *Qualité des sols, systèmes de production agricole et impacts environnementaux et socioéconomiques dans le Département du Couffo au sud-ouest du Bénin*. Thèse de Doctorat en Géographie, EDP/FLASH/UAC, p.308

Frais d'inscription

Les frais de soumission sont fixés à 40.000 FCFA (quarante mille Francs CFA).

Conformément à la recommandation du comité scientifique du Journal de Géographie Rurale Appliquée et Développement (*J_GRAD*), les soumissionnaires sont priés de bien vouloir s'acquitter de leur frais de publication dès la première soumission sur la plateforme de gestion des publications du Journal. Les articles ne seront envoyés aux évaluateurs qu'après paiement par les auteurs des frais d'instruction et de publication qui s'élèvent à quarante mille francs (40.000 F CFA) par envoi Western Union, RIA, MONEYGRAM ou par mobile money (**Préciser les noms et prénoms**) à **Monsieur SABI YO BONI Azizou** au numéro +229 97 53 40 77 (WhatsApp). Le reçu doit être scanné et envoyé à l'adresse suivante <journalgrad35@gmail.com> avec copie à Monsieur **Moussa GIBIGAYE** <moussa_gibigaye@yahoo.fr>.

Contacts

Pour tous autres renseignements, contacter l'une des personnes ci-après,

- Monsieur Moussa GIBIGAYE +229 95 32 19 53
- Monsieur FANGNON Bernard +229 97 09 93 59
- Monsieur SABI YO BONI Azizou +229 97 53 40 77